100 S. Nur € 4,50

# ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell


Nr. 7
Juli 2014
63. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €






B13411


**1984: Das Ende einer Legende**

*Die letzten Plandienste der E 18*

**Faszinierende Anlagen**

*H0: Die Windbergbahn*

*TT: Bundesbahn Epoche IV*

**MEB-Testreport:**

- *245 von Piko*
- *VT 95 von Märklin*
- *Hummel von Roco*
- *Monitor-Lint von Märklin*

**Werkstatt:**

- *Lok-Digitalisierung*
- *Busch-Solarpark*

## Geniale Konstruktion aus Görlitz

# Die Doppelstöcker




## 12 Doppelstöckig

Seit 1951 wurden in Görlitz Doppelstock-Reisezugwagen für die DR gebaut. Vor 43 Jahren ging man dazu über, auch statt Gliederzügen Einzelwagen herzustellen. Ein Konzept, das die DB AG gerne übernommen hat.




Titel: Doppelstock-Einzelwagen
Modelle: 65.10 von Brawa, Steuerwagen von Piko
Foto: Markus Tiedtke





## 32 Dauereinsatz

Seit 75 Jahren ist 996001 unter Dampf und im Harz nach wie vor unentbehrlich.



## 76 Der ideale Maßstab

Ungewöhnlich und dennoch faszinierend: Deutsche Bundesbahn der 80er-Jahre in TT.



## 82 Vor den Toren Dresdens

Heimatliebe pur: Windbergbahn und Potschappeler Schmalspur muss man in Betrieb erleben.

SP 9010

# Eine Münchnerin feiert Geburtstag

☐ Im Hafen von Houston, Texas, wurde am 9. Mai 1964 als letzte der von Krauss-Maffei an die Southern Pacific gelieferten Lokomotiven des Typs ML 4000 C´C die Nummer 9010 ausgeladen. Wie es der Zufall wollte, ist die 9010 die einzige noch erhaltene Lokomotive dieses Typs. Für die Pacific Locomotive Association, in deren Besitz sich die Lok seit 2008 befindet, war das Grund genug, am 10. Mai 2014 in Sunol, Kalifornien, eine große „50-Jahre-SP 9010-Party“ mit ausschließlich geladenen Gästen zu veranstalten, die auch dazu diente, Mittel für die weitere Aufarbeitung der Lok zu sammeln. Neben einem Mittagessen mit Münchner Bratwürsten, bayerischem Senf, deutschem Bier und Brot konnte man gegen eine (größere) Spende auch eine Führung durch das Depot der Niles Canyon Railway in Brightside, eine Besichtigung oder auch eine Fahrt im Führerstand der 9010 mitmachen. Mehr als 150 Gäste folgten der Einladung und wurden nicht enttäuscht: Die Feier war ein voller Erfolg und die Mannschaft, die sich um die Erhaltung der Lok kümmert, geht die nächsten Aufgaben nun mit neuem Schwung an.




FOTOS: RICHARD OED

Natürlich kamen auch die Fotografen auf ihre Kosten. Für sie unternahm die SP 9010 mehrere Vorbeifahrten. Sehr erfreulich ist, dass die Maschine speziell junge Eisenbahnfreunde anzieht.







Sichtlich zufrieden mit dem Erfolg des Fests zeigt sich Howard Wise, der Manager des 9010-Projektes, im Führerstand seiner geliebten Lok.

Der Eindruck täuscht: Noch ist die KM-Lok nur ein besserer Steuerwagen. Der Geburtstagszug für die 9010 bestand neben der ML 4000 noch aus der SD 9 Nummer 5472, die schob, den frisch renovierten Pullman Doppelwagen 2473/2474, dem gerade fertiggestellten Speisewagen 10040 sowie der GP 9 Nummer 5623 am Zugende.

■ *Die Frankfurter 103 113 weilte von Mitte April bis Anfang Mai zum Fahrmotortausch im Bw München Hbf. Nach erfolgreicher Probefahrt am 6. Mai nach Augsburg und zurück erfolgte die Überführung Richtung Heimat am 8. Mai vor EC 216 von München bis Stuttgart. 103 113 wurde dabei kurzerhand der planmäßigen 101 vorgespannt. Das Foto zeigt den Zug am westlichen Stadtrand von München.*

FOTO: VON LOSSOW



GÜTERVERKEHR

## 155 078 mit Retro-Anstrich

☐ Die zweite 155 der Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (LEG) ist seit dem 14. Mai 2014 im Einsatz. Im Zusammenhang mit der Hauptuntersuchung (LDX 14.05.14) erhielt sie orientroten Neulack mit weißem Latz, wie er Anfang der 90er-Jahre auch bei der DR eingeführt wurde. Die erste 155 der LEG wurde mit dem DR-typischen bordeauxroten Anstrich versehen und ist bereits seit zwei Jahren im Einsatz. Mit 232 416, Ex-DB-Schenker-Rail-Polska, ist ein weiterer Zugang zum LEG-Lokeinsatzbestand im Mai 2014 zu verzeichnen.




FOTO: GERLACH

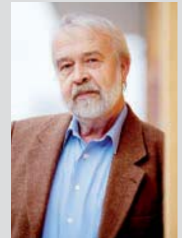
**Am 16. Mai 2014 beförderte LEG-155 078 den Kesselwagenzug DGS 84095 von Berlin-Marienfelde nach Hamburg-Hohe-Schaar und durchfuhr dabei Berlin-Hohenschönhausen am östlichen Berliner Außenring.**




FOTO: MOLLE

***■ Die Diesellok 118 757 (228 757) des Erfurter Bahnservice präsentiert sich seit 18. April 2014 im neuen Farbkleid. Die Lok, welche vorrangig im Güterzugdienst eingesetzt wird, wurde im Fahrzeugwerk Karsdorf wieder in den letzten Reichsbahnzustand zurückversetzt. Am Samstag, 10. Mai 2014, fuhr ein Fotogüterzug mit 118 757 von Erfurt Gbf nach Kleinfurra und zurück. Auf dieser Strecke fuhren zu DR-Zeiten planmäßig Loks der BR 118.***

# DAS IST VIELLEICHT NE (JUBEL)MARKE!



**Dr. Karlheinz Haucke**

Wie bitte? Nein, um die begehrte blaue Mauritius geht´s hier nicht, auch wenn Sie möglicherweise die Überschrift an ein diesbezügliches Gedicht von Heinz Erhardt erinnern mag. Aber philatelistisch betrachtet sind Sie schon auf dem richtigen Weg, denn ausnahmsweise befasse ich mich mit diesen meist gezähnten und bunten Papierchen, die man, so kann ich glaubhaft im E-Mail-Zeitalter versichern, ehedem zum Freimachen von einst handgeschriebenen Briefen benötigte.

Briefmarke und Eisenbahn? Na ja, Berührungspunkte gab es und gibt´s, abgesehen von der Bahnpost, noch immer. Eisenbahnmotivmarken werden durchaus von einschlägig Interessierten geschätzt. Und so erschien auch am 3. April 2014 anlässlich des Fernbahnjubiläums ein zwar nicht 175, aber immerhin noch 145 Cent kostendes Sonderpostwertzeichen.

Schön bunt, allerdings zwei Tage zu spät, vermute ich insgeheim. Zugegeben, die Vorlage aus dem Kupferstichkabinett der Staatlichen Kunstsammlung Dresden hält kritischen Eisenbahnerblicken auch nur bedingt stand, aber Kitty Kahanes Entwurf, der sich auf dieser Marke der Deutschen Post wiederfindet, ist zweifellos mitleiderregend.

Wieso? Ganz einfach, ich möchte jedenfalls nicht eine der beiden armen Gestalten gewesen sein, die auf dem Tender mitfahren und angesichts des Abstands zur Lok als Heizer schon recht zielgenaue Weitwurfqualitäten besitzen müssen. Und die Riesen im offenen Waggon dahinter sollten beim Blick von der Brücke an der Kolbesmühle zumindest schwindelfrei sein.

So bunt trieb´s die DDR-Post 1989 zum Ferneisenbahn-Jubiläum gottlob nicht!

SACHSEN-ANHALT

# 60 Jahre Nohab in Egeln



FOTO: GOTHE

Im Bahnhof Egeln entstand die Aufnahme der beiden formschönen Rundnasen.

In Egeln fand am 3. und 4. Mai 2014 ein großes Bahnhofsfest statt. Gastgeber war der Verein „Nebenbahn Staßfurt – Egeln e.V.". Dabei gab es gleich drei Jubiläen zu feiern: 60 Jahre Nohab-GM-Lokomotiven, 50 Jahre CFL-1800-Serie sowie 15 Jahre Nohab-Loks in Deutschland Es konnten zahlreiche Triebfahrzeuge besichtigt und im Einsatz erlebt werden. Ein Personenzug, bestehend aus zwei Lokomotiven (wechselnde Bespannung) und zwei Bghwe-Wagen, pendelte zwischen Schneidlingen und Westeregeln. Damit bei den Zuschauern keine Langeweile aufkam, wurden mit einem Güterzug mit verschiedenen Fahrzeugen Scheinanfahrten im Bahnhof von Egeln durchgeführt. Außerdem gab es Führerstandsmitfahrten auf wechselnden Loks. Folgende Fahrzeuge wurden gezeigt oder waren im Einsatz: My 1142 (Braunschweiger Bahn Service), My 1149 (Altmark Rail), 110 171 (Thomas Speich Eisenbahndienstleistungen), 345 116 (Lokführerdienstleistungen Olof Stille), CFL-1801, 225 002 und 225 006 der NBE-RAIL-GmbH sowie V 90 002 (Aschersleber Verkehrsgesellschaft).



FOTO: KLEIN

*Auf dem von der Westerwaldbahn befahrenen Streckennetz von Betzdorf über Au (Sieg) und Altenkirchen nach Selters im Westerwald fühlt man sich derzeit um gute 25 Jahre in die Epoche IV der DB zurückversetzt. Da sich die beiden eigenen Dieselloks derzeit in Reparatur befinden, wurde die altrote 215 086 der „Rheinischen Eisenbahn" aus Linz am Rhein längerfristig angemietet. Die 1971 von MaK gebaute Lok kommt derzeit an Werktagen vor den Stahlzügen nach Selters zum Einsatz. Wegen der Last auf den steigungsreichen Strecken wird der Vollzug ab Au in zwei Zugteilen gefahren.*

## ZWISCHENHALT

**Der Waggonbau Niesky** aus der Oberlausitz wurde nun von der Deutschen Bahn AG verkauft. Wie örtliche Medien berichten, soll es sich beim Käufer um die Beteiligungsgesellschaft Quantum aus München handeln. Sie berufen sich dabei auf den Betriebsrat. Laut IG Metall habe der neue Eigentümer zugesichert, die bestehenden Tarifverträge weiterzuführen. Bei Niesky werden Güter- und Spezialgüterwagen sowie Drehgestelle und Baugruppen gefertigt.

**Die Tschechische Eisenbahn** beginnt im Dezember mit dem fahrplanmäßigen Einsatz ihrer Railjet-Einheiten. Der erste ČD-Railjet hat am 6. Mai 2014 offiziell den Testbetrieb aufgenommen. Ab Dezember 2014 werden ČD und ÖBB gemeinsam mit ihren Railjet-Einheiten Prag mit Brünn, Wien und Graz im Zweistundentakt verbinden. Die Reisezeit zwischen Prag und Wien soll dabei um gut 30 Minuten auf weniger als vier Stunden reduziert werden. Der Railjet der ČD mit sieben Wagen verfügt über insgesamt 442 Plätze, davon 42 in der 1. Klasse.

**Die Deutsche Bahn** plant für 2014 eine Dividendenausschüttung an den Bund in Höhe von 700 Millionen Euro. Dies hat laut Nachrichtenagentur dpa Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) dem Verkehrsausschuss des Bundestages mitgeteilt. 2013 fiel die Dividende wegen des geringeren Gewinns der DB AG mit 325 Millionen Euro deutlich niedriger aus.



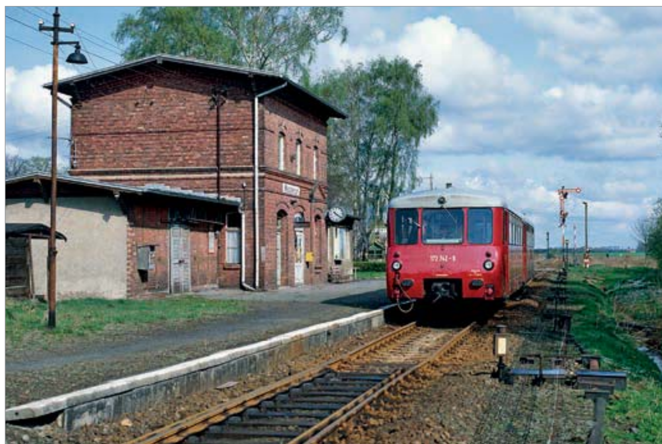
FOTO: SANGMEISTER

■ *Mit 229 120 der MEG wurden am 5. Mai 2014 die Lokomotiven 232 205, 421, 544, 362, 494, 003 und 403 zum Verschrotten von Saalfeld nach Magdeburg-Rothensee gefahren. Unterwegs als 69286 befindet sich der Zug kurz vor Großkorbetha bei Schkortleben.*

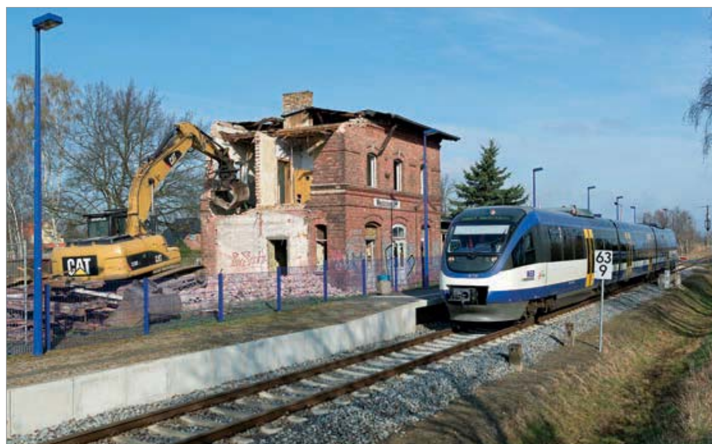
EISENBAHNKULTUR

## Vermeidbarer Abriss

□ Ein ganzes Jahr lang hatte die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) per Immobilienanzeige auf einer Internetplattform für denkmalgeschützte Gebäude versucht, den Bahnhof Wensickendorf zu verkaufen. Der Kaufpreis betrug für Haus und Grundstück nur einen (!) Euro. Der Pferdefuß war, dass die Denkmalschutzbehörde vom Erwerber eine Verpflichtung einforderte, 300 000 Euro zu investieren. Unter Beachtung auch der Lage des Bahnhofes ist zu verstehen, warum sich so kein Käufer finden ließ. Interessenten habe es wohl gegeben, aber eben nicht unter diesen Umständen. Das Ergebnis der vergeblichen Käufersuche war schließlich die Abriss-Genehmigung des Denkmalamts, dessen Auflagen den Verkauf verhinderten. Verkehrte Welt!



Als die Eisenbahn-Welt noch in Ordnung war, erreichte am 20 April 1991 172 742 den Bahnhof Wensickendorf. Im ersten Stock gab es übrigens eine 78 Quadratmeter große Wohnung, das Erdgeschoss war Diensträumen vorbehalten.



FOTOS: SCHULZ

Am 26. März 2014 war der Abriss des ehemaligen Bahnhofsgebäudes in vollem Gang. Ein Zug der Linie RB 27, ein Talent der NEB, passiert den traurigen Ort.

## FRAGEZEICHEN

*Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.*


FOTO: FLEISCHER

□ **1995 präsentierte die DB AG auf der Messe ITB in Berlin den Touristikzug. Dafür wurde 103 220 spektakulär umlackiert. Nach der Ausmusterung gelangte sie in ein Eisenbahnmuseum. Ihren Altersruhesitz hat die 103 nun verlassen. Es könnte sein, dass sie bald wieder fährt. Wir wollen von Ihnen wissen, in welchem Museum die Lok ausgestellt war?**

**Schicken Sie die richtige Lösung** bitte bis zum 15. Juli 2014 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Ford Transit“. Gewonnen haben: Binder-Wiesenfarth, Wilhelm, 72555 Metzingen; Baute W., 95028 Hof; Schulze, Thomas, 04179 Leipzig; Weber, Günter, 18147 Rostock; Mittag, Roswitha-Marion, 47137 Duisburg; Ester, Martin, 33014 Bad Driburg; Kupko, Marcus, 09618 Brand-Erbisdorf; Constantin, Ulrich, 03042 Cottbus; Kleemann, Walter, 24109 Kiel; Bauer, Jürgen, 01279 Dresden; Spelthan, Jean, NL-6469 XE Kerkrade; Rüther, Bernhard, 21435 Stelle; Wetekamp, Hubert, 59457 Werl; Niedrig, Thorsten, 30880 Laatzen; Burkert, 73479 Ellwangen; Stechert, Hans-Jürgen, 29303 Bergen; Frank, Andreas, 31089 Duingen; Dr. Drath, Jochen, 59192 Bergkamen; Nehmzow, Andre, 91154 Roth; Dircks, Frank, NL-6127 CA Grevenbicht.

ZEHN JAHRE BODO

# Personenzüge nach Baienfurt

□ Der Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund (BODO) feierte am 11. Mai 2014 seinen zehnten Geburtstag mit zahlreichen Sonderzügen. Der Schienenbus Roter Flitzer pendelte nach Bad Wurzach, nach Pfullendorf war 212 084 im Einsatz. Auf der Hauptbahn Aulendorf – Friedrichshafen gab es Dampfzüge mit 64 419 und 75 1118. Den ganzen Tag gab es Pendelfahrten von Niederbiegen nach Baienfurt. Die Strecke ist seit Monaten ohne Verkehr und nach Paragraph 11 AEG zur Stilllegung oder Übernahme durch Dritte ausgeschrieben.


FOTO: FLEISCHER

**Viele Fahrgäste und Fotografen nutzten die Sonder-Pendelfahrten zwischen Niederbiegen und Baienfurt (Bild).**

■ ***Seit 20 Jahren verkehrt bereits der von DB Regio-Nordost betriebene RE 1 von Berlin nach Frankfurt (Oder). Zu diesem Anlass erhielt der DB AG-Taurus 182 007 eine spezielle Beklebung: „20 Jahre RE 1. Ein Takt, der bleibt."***


FOTO: SCHULZ



Vom freischwenkbaren Arbeitskorb des Fahrzeuges aus konnten nahezu alle Bereiche der Brücke handnah geprüft werden.

FOTOS: SCHENK

SACHSEN

## Luftiger Job

☐ Ingenieurbauwerke sind alle sechs Jahre im Rahmen einer so genannten Hauptprüfung auf Ihre Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zu untersuchen. Eine derartige Brückenprüfung fand am 6. Mai 2014 auch am Markersbacher Viadukt statt. Dieser Gerüstpfeilerviadukt liegt auf der bekannten Bahnstrecke Annaberg-Buchholz Süd – Schwarzenberg und ist Wahrzeichen der Strecke. Der Viadukt ist 236,5 Meter lang sowie 36,5 hoch und wurde im Jahr 1889 fertiggestellt. Die DB-Erzgebirgsbahn sanierte ihn von 2003 bis 2009 umfassend. Extra für die Durchführung der Brückenprüfung verkehrte am 6. Mai das „Hubarbeitsbühnen-Instandhaltungsfahrzeug für Oberleitungsanlagen" (IFO) 711 117 von Zwickau nach Markersbach.

## TOP UND FLOP

### TOP: Aufschwung für Meiningen

**Das Dampflokwerk Meiningen feiert 2014 sein 100-jähriges Bestehen. DB-Chef Rüdiger Grube würdigte diese langjährige Tradition am 9. Mai 2014 mit einem Festakt. Das Werk soll zukünftig noch attraktiver gemacht werden. Daher unterzeichneten die DB AG, der Freistaat Thüringen und die Stadt Meiningen während des Festaktes eine Absichtserklärung, auf dem Gelände des Werkes eine „Erlebniswelt Dampflok" zu errichten. Freistaat und Stadt wollen sich gemeinsam dafür einsetzen, die Investitionskosten in Höhe von rund fünf Millionen Euro bereitzustellen.**

### FLOP: Verkehrte Welt in Mainz

**In Mainz kam es bekanntlich 2013 aufgrund von Personalmangel im Stellwerk des Hauptbahnhofes zu erheblichen Betriebseinschränkungen. Das EBA hatte damals im Sinne der Sicherheit und der Bahnreisenden verfügt, dass DB Netz den „uneingeschränkten sicheren" Betrieb des Stellwerks „unverzüglich" wieder aufnehmen solle und besetzungsbedingte Ausfälle zu verhindern seien. Die DB Netz AG hat nun Klage gegen das Eisenbahn-Bundesamt wegen dieses Bescheides beim Verwaltungsgericht in Mainz eingereicht. Hier wird offenbar der Bock zum Gärtner gemacht.**

## ZEITREISE

# Traum-Bahnübergang im Ennepetal




Modellbahners Herz schlägt hier mit doppelter Frequenz: Der Bahnübergang am Bahnhof Milspe Tal steht für unwiederbringliche Romantik der 50er-Jahre. Die Schranken der im spitzen Winkel querenden Bahnlinie lagen 100 Meter weit auseinander und galten auch für die damals noch rollende Straßenbahn.




Heute wird die Strecke fallweise vom „Teckel“ mit Sonderzügen befahren. Das Empfangsgebäude wurde restauriert, die Tram ist längst verschwunden, nur das Geländer rechts hat die Jahrtausendwende überdauert.

■ Dicht gedrängt verliefen einst die Schienen durch das Ennepetal zwischen Hagen und Gevelsberg. Die Straßenbahn der Linie 2 ist längst verschwunden. Am nördlichen und südlichen Talhang verlaufen unverändert die beiden Hauptstrecken. Die einst für die Erschließung der zahlreichen Gewerbebetriebe wichtige Strecke, die von Hagen aus direkt dem Talgrund folgte und dann nach Altenvoerde abzweigte, hat ihren einst dichten Güter- und Personenverkehr verloren. Jeden ersten Sonntag im Monat jedoch verkehrt der Museums-Schienenbus der Ruhrtalbahn von Herdecke über Hagen ins Ennepetal zur Klutherthöhle.



FOTO: WOLFGANG LÖCKEL

Horst Troche im März 2005 bei der Lastprobefahrt der Darmstädter Museumslok 23042.

HORST TROCHE (22. FEBRUAR 1931 – 29. APRIL 2014)

# Eisenbahner aus Passion

■ Am 29. April verschied im Alter von 83 Jahren ein Eisenbahner und Eisenbahnfreund, dem nicht nur die Museumsbahnszene unendlich viel zu verdanken hat. Auch die Deutsche Bundesbahn profitierte jahrzehntelang von einem Ingenieur wie Horst Troche, der Eisenbahner aus Passion war. Ab 1980 wirkte er als Direktor der Zentralstelle für den Werkstättendienst in Mainz. In dieser Funktion gelang es ihm, unter dem Deckmantel des anstehenden Bahnjubiläums das völlige Desinteresse der obersten DB-Riege und das damalige Dampflokverbot zu unterlaufen bzw. auszuhebeln. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen: Die Deutsche Bundesbahn präsentierte 1985 bei zahlreichen Veranstaltungen mustergültig aufgearbeitete Fahrzeuge aus allen Epochen. Zu nennen wären die 01 1100, die 23 105, die wieder aufgebaute G 3 „4143 Saarbrücken“, die E 18 08 und 047, viele Dieseltriebfahrzeuge wie der VT 08 und vor allem auch dutzende Reisezug- und Güterwagen. Leider ließ die DB AG nach Troches Pensionierung im Jahre 1995 vieles verkommen, zahlreiche Raritäten wurden verschrottet oder verbrannten beim Nürnberger Lokschuppenbrand. Ein schwerer Schlag für den engagierten Bahnfreund, der seinem Hobby aber dennoch treu blieb. Er gab Bücher heraus und war vielen Vereinen ein wichtiger Berater. Wir alle, die mit dem liebenswerten Menschen Horst Troche zu tun hatten, werden sein Andenken hoch halten. *WS*

FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Mustergültig unter der Aufsicht von Horst Troche für das Jubiläum 1985 aufgearbeitet: Der Reichsbahn-Eilzug mit der grauen E 18 08.

Die Görlitzer Erfolgsgeschichte erfährt ihre erste Fortsetzung.

Seit 1951 wurden in Görlitz Doppelstock-Reisezugwagen für die DR gebaut. Die vierteiligen Doppelstockzüge und die fünfteiligen Gliederzüge waren ein großer Erfolg. Trotzdem ging man vor nun mehr als 43 Jahren dazu über, das Zusatzangebot an Sitzplätzen in Einzelwagen unterzubringen.

# Görlitzer Vision

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN




Im roten Pfeil durch den Untergrund von Halle-Neustadt am 20. April 2008, 09.14 Uhr: Ob die S-Bahn-Pendler das attraktive Verkehrsrot zum Mitfahren animiert? Im Wageninneren sind die Folgen der ersten Modernisierung im Mintgrün der 1990er-Jahre übriggeblieben.

Es war im Jahr 1990. Zwei große und drei kleine Wessis erkunden in zwei Wochen die neuen Bundesländer. Zu den Highlights zählen neben Erzgebirge, Rügen und Spreewald auch das Elbtal nebst zugehörigem Sandsteingebirge. Stromab geht es mit dem Raddampfer, stromauf mit dem Zug. Für uns alle neu: Die Reise im Oberstock eines Zuges. Für die Kinder ernüchternd, für die Eltern beruhigend: Die schmalen Fensterschlitze, durch die sich die Köpfe gerade mal nicht stecken ließen.

Das waren die Doppelstöcker der Reichsbahn, noch unverändert: Mit Geruch, mit Kunstlederpolstern und mit Hitze. Es war Sommer.

In der Regel bedeuteten diese im ganzen DR-Land zu sehenden Wagen jedoch Alltag: Berufsverkehr, zu nachtschlafender Stunde im Frühzug einen Platz ergattern. Für den Berufsverkehr gebaut oder dorthin zurückversetzt wurden auch die Vorgänger der Doppelstock-Einzelwagen, die vier- und zweiteiligen Doppelstockzüge der Baujahre ab 1951 und die fünfteiligen Gliederzüge aus den Jahren 1959 bis 1970. Letztere kamen zunächst im Fernverkehr zum Einsatz, erwiesen sich aber bald als nicht mehr zeitgemäß, als zu unbequem und eng für lange Reisen. Problematisch war der Leichtbau dieser Fahrzeuge. Materialermüdung und Rost


FOTOS (2): VOLKER EMERSLEBEN

Im klassischen Reichsbahn-Grün und mit von hellen Zierstreifen eingefasstem DR-Signet wurden die ersten Serienwagen ausgeliefert. Über dem Pufferträger warnt ein orangener Balken.



Nur eines von zwei Testfahrzeugen des DBmqe trug diese für Berlin bestimmte rot/weiße Versuchslackierung. Beide Aufnahmen gelangen in Leipzig Hbf im August 1984.

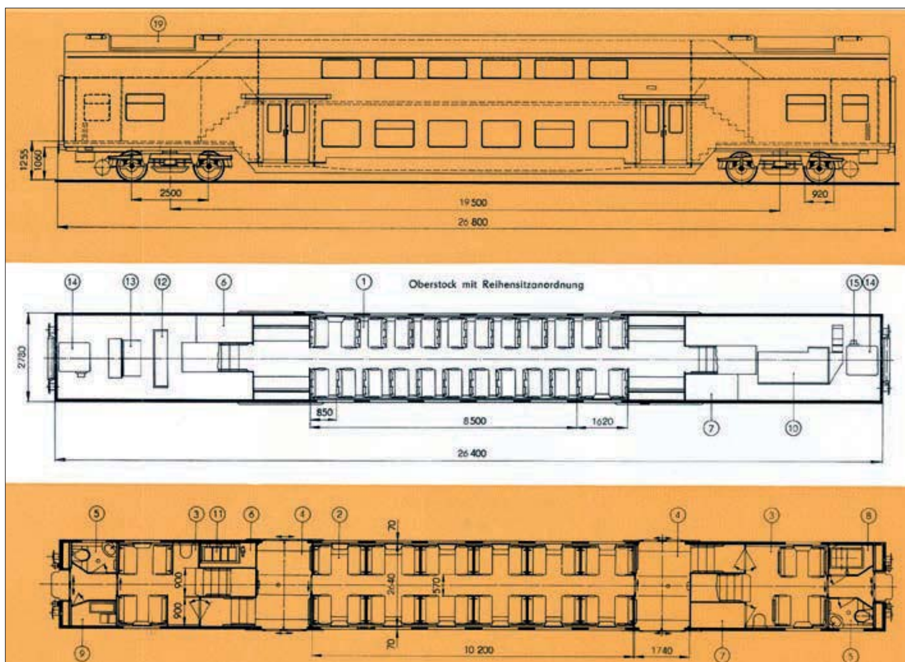


FOTO: SLG. WOLFGANG THEURICH

Etwa im Maßstab 1:240: Grundrisse und Seitenansicht des DBme. Im Oberstock gab es zunächst zwei verschiedene Sitzanordnungen, hier ist die Reihenbestuhlung dargestellt.


FOTOS (5): SLUB/DEUTSCHE FOTOTHEK

Im Werbesprospekt des VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau: Das Steuerabteil im DBmq.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Für die Doppelstöcker der Sputnik-Züge auf dem Berliner Außenring entwickelte die DR eine schmucke, verkehrswerbende Sonderfarbgebung in Bordeauxrot/Beige (Berlin-Wuhlheide, 21. Januar 1989).



FOTO: SLG. WOLFGANG THEURICH

Nicht mehr wiederzuerkennen ist heute der Vorplatz des Hallenser Hauptbahnhofes. Eher provisorisch präsentierte er sich den Reisenden des vierteiligen S-Bahn-Zuges in den 70er-Jahren.

führten zu Ausfällen und Schäden. Trat ein Schaden auf, war zunächst die ganze Zuggarnitur betroffen und außer Betrieb zu nehmen. Eine große Zahl an Sitzplätzen fiel auf einen Schlag weg. Wegen solcher Schäden liefen zum Ende der Einsatzzeit dieser Züge oft verkürzte Einheiten.

Das war kein Zustand. Während noch der Nachbau der vier- und fünfteiligen Züge vorbereitet wurde, gab es Ende der 1960er-Jahre bei der DR Überlegungen, zukünftig für ein vergrößertes Platzangebot nur noch Doppelstock-Einzelwagen zu beschaffen. Eine wesentlich größere Flexibilität bei der Zugbildung und der Einsatzplanung waren dabei ausschlaggebend. Die bewährten Bauprinzipien sollten bei der Konstruktion beibehalten, Schwachstellen der älteren Wagengattungen jedoch beseitigt werden.

## *Der Einzelwagen bringt Riesen-Vorteile*

Im Dachbereich wurde das Lichtraumprofil gegenüber den bisherigen Doppelstockzügen noch vollständiger ausgenutzt, das ermöglichte die in den Gliederzügen noch vermissten Gepäckablagen und









„In Anerkennung des hohen wissenschaftlich-technischen Niveaus" erhielten die Wagen auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1972 eine Goldmedaille. Die kräftigen Farben der Kunstleder-Sitzbezüge dominierten in Oberstock, Unterstock, Treppenaufgang und Mehrzweckabteil.




FOTO: FRANK BLONTKE

Saalfeld 1997: Nach Blankenstein verkehrt der Wendezug, gebildet aus einem nicht modernisierten Steuerwagen (mit DB AG-Logo) und einer 228.



FOTO: KARL-HEINZ SIEBKE

Durch den Tunnel des Mittellandkanals südlich von Wolmirstedt schiebt 242 020 den Psiw 12348 von Schönebeck-Salzelmen nach Zielitz (26. März 1991)

sorgte für das typische gotische Profil in der Frontansicht. Der charakteristische Knick unterhalb der Oberstock-Fenster wurde aber beibehalten. 1971 wurden die neuen Wagen erstmals vorgestellt, einer in attraktiver blau/weißer Farbgebung, der andere schon in Rehbraun/Birkengrau. Bei beiden Wagen waren die Türen in Gelb beziehungsweise Rot farblich abgesetzt, beide trugen als Privatwagen das „Göwa"-Logo des VEB Wagonbau Görlitz. Sie boten 130 Sitz- und 208 Stehplätze. Ein Zug aus fünf Einzelwagen verfügte also über etwas mehr Plätze als der Gliederzug, war aber deutlich länger: Die neuen Wagen hatten schließlich eine Länge von 26,8 Metern.

Ab der ersten Serie der Wagen, die von 1974 an zunächst wieder im klassischen Reichsbahn-Grün das Wagenwerk in Görlitz verließ, wurden immer auch Steuerwagen gefertigt. Einsatzschwerpunkte waren von Beginn an die Ballungszentren der DDR, von Rostock über Berlin, Magdeburg und Halle bis Leipzig und Dresden. Dort waren im Berufsverkehr, oft als S-Bahn-Züge durchaus lange Garnituren die Regel. Sieben Wagen zählten normalerweise die Sputnik-Züge auf dem Berliner Außenring, auf dem ab 1986 die vierteiligen Doppelstockzüge abgelöst wurden. Für diese Ber-




FOTO: UDO KANDLER

**4. Februar 1995 in Plaue (Thür.): 228 769 ist mit N 14716 von Themar über die Rennsteigbahn gekommen, den Zug bilden zwei teilmodernisierte DBmu.**




FOTOS (2): VOLKER EMERSLEBEN

Nicht nur die vierteiligen Doppelstockzüge fielen in den Coca-Cola-Farbtopf (siehe MEB 03/2012), sondern auch einige Einzelwagen. Zwei solcher nicht modernisierten DBmuz 745 waren am 25. März 1993 in Warnemünde zu sehen.



FOTO: KAI MICHAEL NEUHOLD

Oberstock im modernisierten Steuerwagen der Bauart DABbuzf 778, aufgenommen am 16. Juni 2012 in Roßlau (Elbe).

liner Einsätze wurde ein attraktiveres Design gewählt, das die Berliner Nahverkehrsfarben aufgriff. Dem vorausgegangen waren 1979 zwei Versuchslackierungen des Steuerwagens mit überwiegendem Weiß und roten Türen und Fronten. Ansonsten liefen die Doppelstöcker ab der dritten Serie von 1979 wieder im Rehbraun/Birkengrau des zweiten Probewagens.

## *Die Berliner bekommen Extra-Farbe*

Einsätze der Doppelstock-Einzelwagen hinter Dampfloks waren rar, die hochbelasteten Strecken der Ballungsräume wurden schon bei Einführung der neuen Wagengattung mit modernen Traktionsmitteln bedient. In den elektrifizierten Netzen dominierten die 242 und 243. Bekannt sind auch die Einsätze unter Fahrdraht auf der Elbtal- und Saaletalbahn und auf Rügen. In der Peripherie, auf Dieselstrecken sorgten ansonsten oft Loks der Baureihen 228, 232 und auch 219 für Zugkraft. Eindrucksvoll muss ein Wismut-Zug nach Gera mit 132 als Zug- und 120 als Schlusslok gewesen sein, dazwischen nicht weniger als acht Doppelstöcker. Doch auch auf Nebenstrecken waren die Einzelwagen zu sehen, bekanntestes Beispiel dürfte die Rennsteig-Strecke sein (siehe auch Seite 88). Eher selten waren gemischte Garnituren anzutreffen, zum Beispiel gemeinsam mit den älteren Doppelstock-Garnituren oder mit langen Halberstädtern.

Bis 1991 wurden schließlich 577 solcher Doppelstock-Einzelwagen an die Reichsbahn ausgeliefert, darunter 120 Steuerwagen. Bemerkenswert sind die hohen Stückzahlen der Lieferungen in das damalige sozialistische Ausland. Nach Polen, nach Rumänien und in die



Im mintgrünen Regio-Design der 1990er-Jahre durchaus attraktiv: Eine 143 zog am 29. April 1993 einen Dresdner S-Bahn-Zug aus modernisierten Wagen von Tharandt am Block Felsenkeller vorbei durch das Weißeritztal.



FOTO: RAFAL LAMCH

**ET 22 386 der PKP mit IR 86523 (Swinoujscie–Warszawa/Wrocław) erreicht am 15. August 2010 den Bahnhof Szczecin Główny. Mit dabei: Ein Doppelstöcker mit Originaleinrichtung aus Görlitz.**

Tschechoslowakei waren bereits die vierteiligen Doppelstockzüge umfang- und erfolgreich geliefert worden. Auch die Einzelwagen wurden aus diesen drei Ländern dementsprechend nachbestellt: 160 Stück gingen an die PKP, 50 Wagen an die ČSD und sogar 230 Fahrzeuge an die CFR. In allen Fällen handelte es sich um Sitzwagen der zweiten Klasse, Steuerwagen wurden nicht exportiert. In diesen Ländern sind die Doppelstockwagen noch heute im Einsatz, überall stark rückgängig, großteils in moderneren Farben, aber meist noch mit der Original-Inneneinrichtung.

## *Im Doppelstöcker auch durch Osteuropa*

Nach der Wende begannen die Modernisierungen in mehreren Etappen und Farben. Zunächst waren die einprägsamen Produktfarben angesagt, für den Regionalverkehr das Mintgrün, richtiger die Kombination Minttürkis/Pastelltürkis auf Lichtgrau. Bei einer Teilmodernisierung wurden nur die Inneneinrichtung und die Farbgebung verändert. Dabei experimentierte man ein wenig, einige Wagen erhielten den mintgrünen Streifen abweichend von der Serie zwischen den Fensterreihen in




FOTO: TOBIAS MEYER

**Zwei der bei der ČSD heute üblichen Farbgebungen trugen die Doppelstöcker, die am 4. Mai 2014 Taucherbrille 754 030 über die Strecke Nové Údolí–České Budějovice zog.**




FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

**Der CFR-Personenzug nach Cluj mit 41-0747 ist am 18. Mai 2013 aus vier Görlitzer Doppelstöckern in aktueller Farbgebung gebildet. Bemerkenswert ist neben dem Schmuck des Depot Cluj-N. auf der Lokfront auch das Erster-Klasse-Abteil im Unterdeck des ersten Wagens.**

**Der „Vereinigte Schienenfahrzeugbau der DDR“ war in erster Linie eine Exportindustrie. Das Fabrikschild des „VEB Waggonbau Görlitz“ wurde an einem PKP-Wagen fotografiert.**




FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

FOTOS (3): VOLKER EMERSLEBEN




**In Halle/Saale sind auch heute noch Vorwende-Bauarten anzutreffen. Das Bild des modernisierten DABuzf 778 entstand am 2. August 2006.**



**Neben der originalen Kopfform des DBmqe (r.) steht am 25. März 1993 in Warnemünde schon ein DABgbuzf 760 der Nachfolgeserie.**

der Wagenmitte. Auch für diverse Werbungszwecke (beispielsweise für Jägermeister, Isover und Coca Cola) mussten die neu lackierten Fahrzeuge herhalten.

Anders bei der Vollmodernisierung: Dabei erhielten die Wagen im Oberstock zwei zusätzliche Fenster, nun also acht, und auch an den Wagenenden wurden zwei zusätzliche Fenster eingebaut. In diesem Zusammenhang bekam ein Teil der Wagen geschlossene WCs, bei anderen hingegen entfielen diese. Schließlich fielen alle vollmodernisierten Fahrzeuge in den verkehrsroten Farbtopf. Mit dabei auch einige (voll-)modernisierte Steuerwagen, die ihre alte Kopffom behielten, und die DABbufz(a) 778 mit den vollständig neuen Köpfen aus GFK.

Nach der Wiedervereinigung gelangten die Einzelwagen schließlich auch in die alten Bundesländer, beispielsweise Anfang der 2000er-Jahre auf die Moselstrecke oder die Neckartalbahn. Auch heute noch sind Einzelwagen, in Kombination mit mo-

FOTO: BAUER-PORTNER




**Alles klar mit dem heutigen Eigentümer? Das spiegelverkehrte Logo war am 16. August 2013 in Halle/Saale an allen Wagenseiten zu sehen.**

**Am 10. August 2012 war 143 291 in Rothenstein im Saaletal mit einer RB in Richtung Jena unterwegs. Der Zug besteht aus modernisierten Wagen, den DABbuzfa 778-Steuerwagen schmückt die moderne Kopfform.**




FOTO: KAI MICHAEL NEUHOLD

Ein mit altem Kopf modernisierter Doppelstock-Steuerwagen der Bauart DABbuzf 777 führte am 28. März 2002 einen RE bei der Einfahrt in den Bahnhof Roßlau. Auch die beiden Doppelstöcker zweiter Klasse sind modernisiert, der Halberstädter allerdings sprengt das Zugbild nachhaltig.




FOTO: BODO SCHULZ

Blick in die Zukunft am 29. April 2014 in Hennigsdorf: Der „TWINDEXX Express"-Doppelstockwagen von Bombardier Transportation wartet noch auf die ersten IC-Einsätze.

derneren Nach-Wende-Bauarten im Westen zu sehen, beispielsweise im Münsterland oder auf der Höllental- und Dreiseenbahn. Wer die Wagen noch mit ziemlicher Sicherheit erleben will, sollte zum Einsatzschwerpunkt nach Halle/Saale fahren und sich beeilen. In immer größerer Zahl landen die verbliebenen Reichsbahn-Doppelstöcker auf den Abstellgleisen, zu sehen beispielsweise in Dresden. Dort gehen sie optisch unter in der Armada moderner Doppelstöcker, die heute deutschlandweit besten Fahrkomfort mit bester Aussicht verbinden.

## Tolle Aussichten: Gestern, Heute, Morgen

Meine dienstliche Heimreise aus der Waggonbaustadt Görlitz (auch ohne Besuch des Wagenwerks meine absolute Empfehlung!) wurde so spätestens im Regionalexpress von Dresden nach Hof, neuerdings zweistündlich mit drei Doppelstöckern und 143 gefahren, zum beeindruckenden Eisenbahn- und Landschaftserlebnis. Ohne die traditionsreichen Waggonbauer aus Görlitz wäre das nicht möglich geworden.

Ich fragte einen von ihnen, einen Altgedienten, welches Gefühl denn bei einer Zugreise durch Deutschland, vorbei an den ganzen Doppelstöckern, aufkommt. „Das ist etwas ganz Tolles, eigentlich unbeschreiblich. Ich freue mich natürlich."

So endet die Doppelstöckergeschichte nicht 1991, mit der Lieferung einer Übergangsbauart der Steuerwagen (100 Stück DABgbuzf 760, die mit der schrägen Front), sondern sie beginnt erst richtig. Und sie ist auch heute noch lange nicht zu Ende, das beweist die ungebremste Betriebsamkeit in den Bombardier-Werken, zum Beispiel für den „TWINDEXX". □ *A. Bauer-Portner*

Am 19. April 2014 wünschte 111 073 „Frohe Ostern", als sie mit dem RE 14107 von Emden Hbf nach Münster Hbf rollte. Mit im Zug und fern der Heimat: Ein DBuza 747.

FOTO: MAX STEFFENTORWEIHEN

Bei Hohenstadt befindet sich die zur Zeit größte Baustelle. Rechts erkennt man bereits den künftigen Trassenverlauf.

Knapp 60 Kilometer lang, befahrbar mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h und einer maximalen Steigung von 35 Promille: Die Neubaustrecke (Stuttgart –) Wendlingen – Ulm ist seit zwei Jahren im Bau. 2021 soll der Verkehr aufgenommen werden.

FOTOS: BAHNPROJEKT STUTTGART - ULM E.V.




Große Mengen an Ausbruchmaterial müssen bewegt werden, wozu viele Bagger und LKW im Einsatz sind.

# Schwäbische Schnellbahn

Die Planungen zur Beschleunigung der Züge auf der Verbindung von Stuttgart nach Ulm sind schon über 40 Jahre alt. Eine ursprüngliche Idee war die Ertüchtigung der Bestandsstrecke durchs Filstal bis Süßen und ab dort der Bau einer Neubaustrecke durch den Berg mit einer Talquerung bei Eybach. Ab Mitte der 80er-Jahre wurde die Alternativlösung des Direktors des verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart, Prof. Gerhard Heimerl, diskutiert. Heimerl nannte die bisher veröffentlichten Ausbaupläne der Bundesbahn „von Anfang an miserabel“. Er legte einen eigenen Plan für eine Streckenführung parallel zur Autobahn A8 vor, fortan war nun nur noch von der „Heimerl-Trasse“ die Rede. Gerhard Heimerl schlug außerdem für Stuttgart einen unterirdischen Durchgangsbahnhof unter dem bestehen-

den Stuttgarter Hauptbahnhof mit zwei oder vier Gleisen vor. Außerdem empfahl er, ähnlich wie in Frankreich bereits praktiziert, eine Entmischung von langsamen und schnellen Verkehren. Über viele Jahre war unklar, ob sich die Strecke aufgrund der immer wieder gestiegenen Kosten überhaupt verwirklichen lassen würde. Im Jahr 2000 wurden die Planungen zeitweise sogar komplett gestoppt. Erst im Sommer 2007 fiel schließlich die Entscheidung, die Strecke zu realisieren. Ausschlaggebend war letztlich, dass das Land Baden-Württemberg die Vorfinanzierung für den Bund übernahm. Der Bau der Strecke begann für alle sichtbar bereits ein Jahr vor dem offiziellen Spatenstich: Im Herbst 2010 wurde eine 52 Meter lange Brücke über eine Landstraße bei Aichelberg errichtet. Im Mai 2012 fand dann der offizielle erste Spatenstich statt. Inzwischen wird an vielen Stellen der künftigen Schnellbahn gearbeitet. Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau der Filstalbrücke und des Albabstiegstunnels begonnen werden. Die Vorbereitungen dazu sind bereits deutlich sichtbar. Durch die Strecke, die mit fester Fahrbahn errichtet wird, verkürzt sich die Streckenlänge zwischen Stuttgart und Ulm



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Die Neubaustrecke dient als Entlastung der Altstrecke durchs Filstal mit der Geislinger Steige. Der Güter- und Regionalverkehr wird aber auf jeden Fall im Filstal verbleiben.

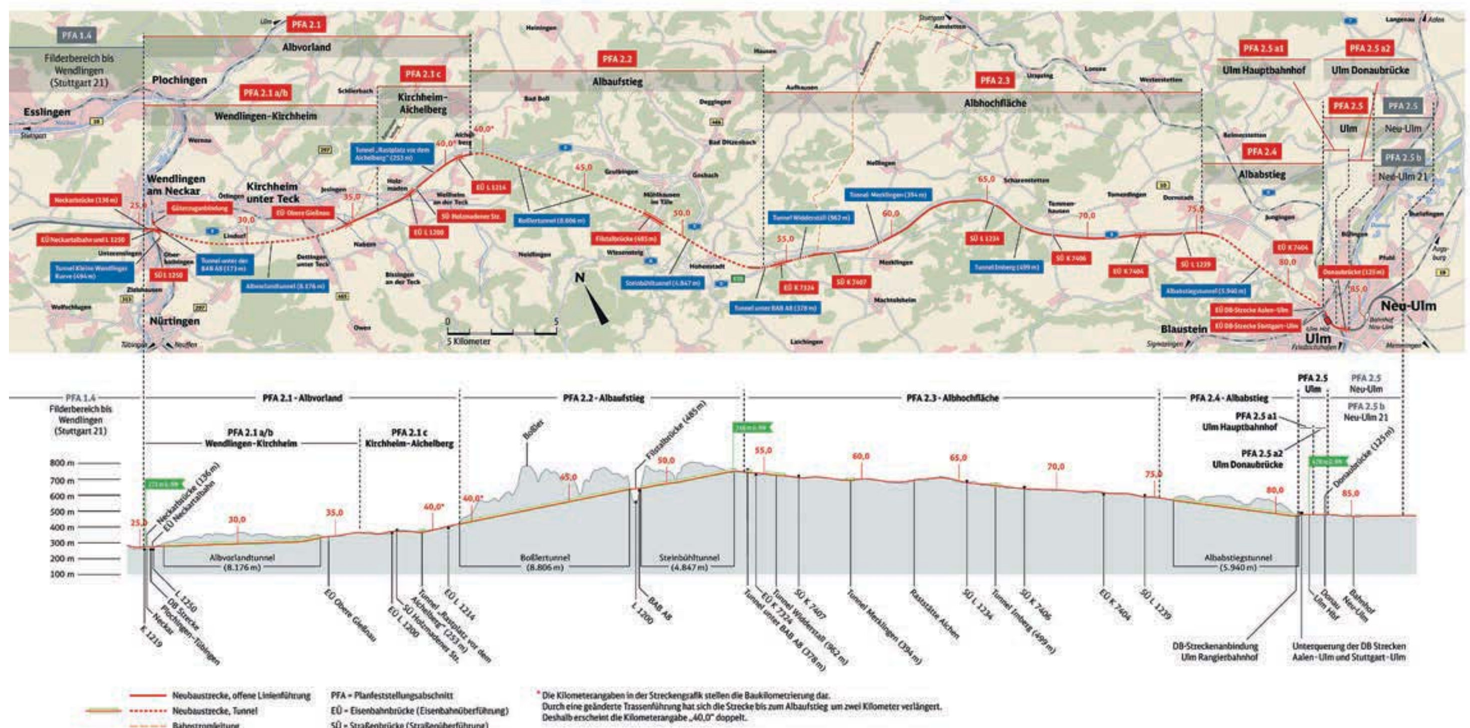






FOTOS: BAHNPROJEKT STUTTGART - ULM E.V.

Einzeln werden im Tunnel mit dem Bohrwagen die zuvor angezeichneten Sprenglöcher in den Spritzbeton gebohrt.





Die Neubaustrecke folgt zwischen Wendlingen und Ulm größtenteils der bestehenden Autobahn 8, die im Bereich zwischen Gruibingen und Ulm parallel ausgebaut wird.


Die einzelnen Spengsätze werden verkabelt und für die Fernzündung vorbereitet.


Der Tunneldurchbruch ist geschafft. Nun geht es, nach einem kleinen Festakt, ans weitere Ausräumen der Tunnelröhre, ehe der weitere Ausbau begonnen werden kann. Gemäß den aktuellen Richtlinien wird für jede Richtung ein separater eingleisiger Tunnel in den Berg gesprengt.


FOTOS: BAHNPROJEKT STUTTGART – ULM E.V.

von 93 auf rund 85 Kilometer. Das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 wird ein Netzzugangskriterium sein. Die Fahrzeit sinkt auf knapp eine halbe Stunde im Vergleich zu 54 Minuten über die Geislinger Steige. Das derzeit geplante Betriebskonzept sieht drei Fernzüge pro Stunde und Richtung vor und darüber hinaus in der

## Auf der NBS Fern- und Regionalverkehr

Hauptverkehrszeit bis zu zwei schnelle Regionalzüge, ähnlich dem München-Nürnberg-Express, pro Stunde und Richtung vor. Schätzungen gehen von 28500 Fahrgästen auf der NBS pro Tag aus. Kritiker führen an, dass die Neubaustrecke aufgrund ihrer Neigung bis zu 35 Promille für den Güterverkehr untauglich sei. Um einen förderfähigen Kosten-Nutzen- Koeffizienten zu erzielen, wurde die Nutzung der Strecke durch leichte Güterzüge einkalkuliert. Diese leichten Güterzüge mit Waggons, die mit Scheibenbremsen ausgestattet sein müssen, gibt es allerdings bislang in Deutschland noch nicht. Auch eine maximale Zuglast von 1000 Tonnen stellt sich für die unter massivem Kostendruck befindlichen Güterbahnen als unwirtschaftlich dar. Dazu kommt, dass die künftigen Trassenkosten für die Benutzung der Neubaustrecke mit Sicherheit über denen der Bestandsstrecke durchs Filstal liegen werden. Eine Entlastung der lärmgeplagten Anwohner der Altstrecke ist daher nicht zu erwarten, auch wenn diese von der Politik seit Jahren so versprochen wird. Wer sich selbst ein Bild von der Baustelle verschaffen möchte, kann dies im Rahmen von Baustellenführungen jeweils am ersten Samstag im Monat tun. An Donnerstagen und Samstagen steht die Baustelle außerdem für Reisegruppen mit maximal 25 Teilnehmern offen. Treffpunkt ist in Aichelberg. Für die Besichtigung sind drei Stunden einzuplanen. Eine Anmeldung für beide Touren ist unter Tel. (0711) 2092-292-0 erforderlich. ☐ *Korbinian Fleischer*

**»Auf Ihrem Smartphone«**
Scannen Sie diesen QR-Code und fliegen Sie mit Manfred Bomm über die gewaltige Baustelle rund um den Steinbühltunnel. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR

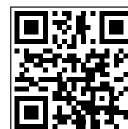



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Auch in Ulm haben die Bauarbeiten bereits hinter dem alten E-Lok-Schuppen begonnen. Das seit Jahren geräumte Gebäude wird im Rahmen der Bauarbeiten auch verschwinden.

## SANDZÜGE AUS KAYNA IN THÜRINGEN FÜR DIE BETONHERSTELLUNG BEI DER NEUBAUSTRECKE

Seit dem 18. November 2013 gibt es auf der Strecke Amstetten – Gerstetten des Vereins UEF-Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V. bis zum Werksanschluss „Wifo“ wieder planmäßigen Güterverkehr. Sand für die Betonherstellung der Tunnelbauwerke für die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm kommt als Ganzzug und wird dann in Wagengruppen zur Entladung in das ehemalige Bundeswehrdepot transportiert. Die Organisation obliegt der in Duisburg ansässigen Eisenbahnspedition LaS Logistik auf Schienen GmbH. Durch die Gründung der süddeutschen Niederlassung in Ulm im Frühjahr diesen Jahres konnten die Aktivitäten im Raum Ingolstadt deutlich ausgeweitet und nun als weiterer Schritt der Standort Ulm aus der Taufe gehoben werden.

„Angefangen hat das Ganze schon vor zwei bis zweieinhalb Jahren, als Interessenten Platz zum Umschlagen von Sand für den Bau der Neubaustrecke gesucht haben“, erläutert Bern-

### Hauptfrachtführer für die Sandtransporte ist die Eisenbahnspedition LaS

hard Kuhn von LaS das Projekt. Er ist bei der Eisenbahnspedition zuständig für die Organisation und Abwicklung der Verkehre und hat sein Büro im Neu-Ulmer Gründer- und Technologiezentrum.

„Das ehemalige Bundeswehrdepot, ursprünglich ein WiFo-Gelände, an der Lokalbahn nach Gerstetten ist als Umschlagplatz ideal“, erzählt er weiter, „und da ich seit 1978 bei den Ulmer Eisenbahnfreunden bin, kannte ich die Örtlichkeit natürlich sehr gut. Unsere Aufgabe ist, die Transportkette für unseren Kunden, die Sand- und Kiesvertriebsfirma SKV Ulm GmbH & Co. KG, komplett zu organisieren. Bisher wurden die Sandzüge aus Kayna mit Lokomotiven der Firma Raildox bis Plochingen gefahren und dort geteilt, so dass jeweils nur der halbe Zug nach Amstetten kam. Künftig soll nur noch eine Destination angefahren werden, das heißt, dass die Züge entweder nach Plochingen oder nach Amstetten fahren. An beiden Umschlagplätzen ist der Stuttgarter Bahnservice mit eigenen Lokomotiven vertreten, um die Waggons zur Entladung zu fahren. Zum Einsatz gelangen Innofreigt-Containertragwagen, die vor Ort schnell entleert werden können. Erste Versuche mit Fc-Wagen im Herbst 2013 waren kein Erfolg, weil der Sand nur schwer aus dem Waggons zu bekommen war. Seit Anfang des Jahres laufen die Verkehre reibungslos. Weil im Moment genügend Sand vorhanden ist, finden die nächsten Transporte jedoch erst wieder im Juni




Neben Amstetten wird auch im Plochinger Hafen Sand umgeschlagen, hier mit einer V 60 vom Stuttgarter Bahnservice.

statt. Bis dahin sollen die leeren Waggons dann in Stuttgart auch für die Rückfahrt wieder beladen werden. Fracht wird Boden- und Aushub-

### Auslastung der Züge von Stuttgart nach Thüringen mit Aushub

material sein, das in Kayna deponiert wird, weil es im Großraum Stuttgart bereits jetzt fast keine Deponieflächen mehr gibt. Auch sollen die Züge dann von Kayna bis Gößnitz mit Lokomotiven der Firma Starkenberger Sandvertrieb bespannt werden, die diese bekanntlich vor ein paar Monaten von der Wismut-Bahn übernommen hat“.

Auf die Frage, warum der Sand für die Betonherstellung aus Thüringen kommt, erklärt Bernhard Kuhn: „In Oberschwaben gibt es keine derartigen Mengen an Sand, weil dort Sand nur als Nebenprodukt bei der Kiesförderung anfällt und dementsprechend teurer ist und auch nicht die gleichmäßige Qualität hat. Die Mischmaschinen sind speziell auf den Sand eingestellt.“ Rund fünf Jahre sollen die Sandzüge zwischen der Schwäbischen Alb und dem Altenburger Land noch rollen. Mindestens so lange wird auch die ehemalige Wismut-Werkbahn noch in Betrieb bleiben.




FOTOS: OLIVER HAUG

Auch die 225 133-8 der Firma Stuttgarter Bahnservice Ltd. war schon mit Sandzügen auf der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten unterwegs, hier im Februar 2014 in Amstetten.

Auch in den nächsten Wochen sind Sie, liebe MEB-Leser, eingeladen, mit uns auf Tour zu gehen. Drei Veranstaltungen möchten wir Ihnen hier kurz vorstellen.

# Pure Reiselust


FOTO: KORBINIAN FLEISCHER


FOTO: STEFFEN KLOSECK

## 05.07.2014: Ins Eisenbahnmuseum Weimar ab Frankfurt, Würzburg und Bamberg

Präsentiert werden über 30 verschiedene Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven. Den Schwerpunkt der Sammlung bilden Diesel- und Elektrolokomotiven der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, wobei alle bis zuletzt eingesetzten Baureihen vertreten sind. Die Lokomotiven befinden sich nur teilweise in Vereinsbesitz, ein großer Teil ist als Leihgaben der Deutschen Bahn AG, deren Tochtergesellschaften oder anderer Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellt. Kosten: MEB-Leser: 29,50, MEB-Abonnenten: 24,50 Euro, Jugendliche (12 bis 14 Jahre) in Begleitung von Erwachsenen und Kinder: 5,00 Euro, Schüler- und Studenten: 15,00 Euro. Leistungen: Begleitete Bahnfahrt ab Frankfurt und den Unterwegshalten, Führung und Eintritt im Museum, kleine Überraschung und Frühstück.Eigene Anreise nach Weimar ist natürlich möglich (8 Euro Rabatt).

## 02.08.2014: Für unsere jüngsten Leser: Blick hinter die Kulissen des Alb-Bähnles in Amstetten

Seit 1990 schnauft die Museumsbahn an Sonn- und Feiertagen von Amstetten nach Oppingen. Wir werfen einen Blick hinter die Kulissen in den Lokschuppen und beobachten die Arbeiten, die vor einem Fahrtag durchgeführt werden müssen. Kosten: Erwachsene Begleiter 19,50 Euro, Kinder, Schüler und Studenten bis 26 Jahre: 5,00 Euro. Leistungen: Begleitete Bahnfahrt ab Stuttgart und den Unterwegshalten, kleine Überraschung und Verpflegung.


FOTO: MARCUS HENSCHEL

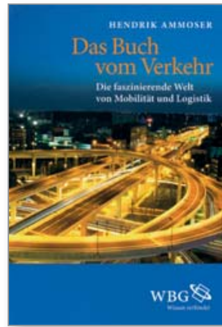
## 20.07.2014: Zur Hespertalbahn ab Köln, Düsseldorf und Essen

Seit 1867 führt die reizvolle Strecke am Baldeneyseeufer entlang. Sie ist der Rest der ehemaligen Grubenanschlussbahn der stillgelegten Zeche Pörtingssiepen. 1975 wurde der Verein zur Erhaltung der Hespertalbahn (VEH) von 18 Eisenbahnfans gegründet. Dieser konnte die Strecke vor dem völligen Abriss retten und betreibt seitdem einen Eisenbahnverkehr mit historischen Wagen und Lokomotiven im Bummelzugtempo. Grund für uns, dort einmal einen Besuch zu machen. Wir fahren mit dem Zug mit und bekommen im Anschluss eine Führung mit Blick hinter die Kulissen. Die Kosten: MEB-Leser: 29,50 Euro, MEB-Abonnenten: 24,50 Euro, Jugendliche (12 bis 14 Jahre) in Begleitung von Erwachsenen und Kinder: kostenlos, Schüler- und Studenten: 15,00 Euro. Leistungen: Begleitete Bahnfahrt ab Köln und den Unterwegshalten, Führung und Mitfahrt mit dem Museumszug, kleine Überraschung und ein Frühstück im Zug. Eigene Anreise nach Essen-Kupferdreh ist natürlich möglich (8 Euro Rabatt).

Anmeldungen und Informationen gibt es bei Korbinian Fleischer in der MEB-Redaktion unter Tel. (08141) 53481-245 oder E-Mail: fleischer@modelleisenbahner.de.

## Mobilität und Fortschritt

***Hendrik Ammoser: Das Buch vom Verkehr. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt 2014. ISBN 978-3-534-26417-9, 344 Seiten, 51 Schwarzweiß-, 231 Farbabb.; Preis: 49,95 Euro.***

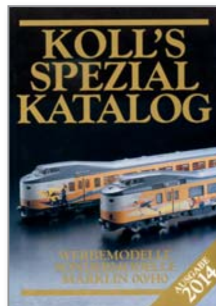



◗ Die faszinierende Welt der Verkehrs- und Datenströme, ihrer Planung, Bewertung und Nutzung stellt Verkehrsingenieur Hendrik Ammoser in drei Kapiteln nebst Unterteilungen vor. Bemerkenswerterweise klammert der Autor auch die elektronische Mobilität, sprich, den Datenfluss, nicht aus. Nicht zuletzt dieser Ansatz führt zu durchaus diskussionswürdigen Schlussfolgerungen und den sich daraus ergebenden möglichen Zukunftsszenarien. Verständlich geschrieben und anschaulich illustriert gibt der Autor einen umfassenden Überblick inklusive eines umfangreichen Abstechers in die Verkehrsgeschichte seit der Mittelsteinzeit vor etwa 8000 Jahren. Ein wenig zu kurz kommt hingegen die Beschäftigung mit den Schattenseiten des modernen Verkehrswesens. *hc*

*Fazit:* ***Informativer Einblick in wesentliche Aspekte des Verkehrs***

## Ideeller Wertanlagendruck

***Jochim Koll: Koll´s Spezialkatalog 2014. Werbemodelle, Sondermodelle Märklin 00/H0. Verlag Joachim Koll, Bad Homburg v.d.H. 2013. ISBN 978-3-936339-59-8, 1040 Seiten, 4190 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 46,80 Euro.***




◗ Als Sammler und Sammlerin ist´s nicht ganz einfach, den Überblick zu behalten. Das gilt zweifellos auch für all jene, die sich der Traditionsmarke aus Göppingen verschrieben haben. Werbe- und Sondermodelle sowie die speziell für den Sammlermarkt hergestellten Miniaturen zählen nach Tausenden. Die 29. Ausgabe des renommierten Spezialkatalogs für die Baugröße(n) 00/H0 listet über 6000 Modelle, davon mehr als zwei Drittel mit Bild, auf und hilft bei der Orientierung, nicht zuletzt auch in Sachen (fallender) Preise. *hc*

*Fazit:* ***Wichtiger Ratgeber für die Spezialisten***

## Ruhla-Erinnerungen

***Helmut Neumann: Wir fahren in die Rühl. Herdam-Fotoverlag, Gernrode 2014. ISBN 978-3-933178-31-2, 112 Seiten, 47 Sw-Abbildungen; Preis: 19,80 Euro.***




◗ Mit seinen Geschichten aus dem Leben eines Lokführer-Anwärters setzt Autor Neumann seine nicht nur vergnüglichen, immer aber anrührend niedergeschriebenen Erlebnisse aus den Anfängen seines Berufslebens fort. Unaufgeregt, gewürzt mit einem Augenzwinkern und der aus der zeitlichen Distanz gewonnenen Abgeklärtheit sowie mit einer gehörigen Portion Erzähltalent schildert der langjährige DR-Lokführerausbilder von der Lokfahrschule Güstrow unter anderen seine ersten Erfahrungen als Eisenacher Dampflokführer am Regler und im Streckendienst. Die geneigte Leserschaft wird auf manch auch in der Eisenbahnszene geläufigen Namen stoßen, so etwa auf den des bekannten Eisenbahnfotografen Günter Meyer. *hc*

*Fazit:* ***Absolut lesenswert samt technischen Erläuterungen***

## AUSSERDEM ERSCHIENEN

### 750-Millimeter-Kalendarium

***Thomas Böttger: Sächsischer Schmalspurbahnkalender 2015. Bildverlag Böttger GbR, Witzschdorf 2014. ISBN 978-3-937496-62-7, 14 Blatt, 1 Schwarzweiß-, 13 Farbpostkarten; Preis: Euro 7,00.***

◗ Mit Bonuskarte verfügt der schmucke Jahresbegleiter nun über 14 Postkarten für Sammler und Schreibwillige.

*Fazit:* ***Stimmungsvolle Kartengrüße***

### Handbuch für die Sammlergilde

***Joachim Koll: Koll´s Preiskatalog 2014. Verlag Joachim Koll, Bad Homburg v.d.H. 2013. ISBN 978-3-936339-55-0, 1600 S., 3984 teils farbige Abb.; Preis: Euro 98,50.***

◗ Auch die 36. Auflage der Gesamtausgabe präsentiert die aktuellen Liebhaberpreise für Märklins 00-/H0-Modelle.

*Fazit:* ***Unverzichtbar für Märklinisten***

## Alpen-Reptile

***Franz Gemeinböck, Markus Inderst: Die Reihe 1020. Kiruba-Verlag, Mittelstetten 2014. ISBN 978-3-9812977-9-9, 100 Seiten, zirka 160 Abbildungen; Preis: 12,50 Euro.***




◗ Eine interessante Perspektive auf die E 94 ist der Blick unserer österreichischen Nachbarn. Zu der Loktype kam Austria in den unseligen Zeiten des Dritten Reiches. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs verblieben 44 Maschinen auf den heutigen ÖBB-Gleisen, die, plus drei Nachbauten, für viele Jahrzehnte den Güterzugdienst, vorwiegend in den westlichen Bundesländern, prägten. Mit der Zeit nabelten sich die in Österreich als 1020 bezeichneten Loks auch ein wenig von den deutschen E 94 ab. Die besondere Geschichte der alpinen Krokodile erzählen die Autoren kenntnisreich, die glänzende Bildauswahl unterstreicht den hervorragenden Eindruck. *al*

*Fazit:* ***E-Lok-Legenden in Berglandschaften – empfehlenswert!***

Viele Baureihen verschwinden sang- und klanglos von den Gleisen. Die E 18 jedoch wurde schon zu Planeinsatz-Zeiten so legendär, dass man ihren Abschied vor 30 Jahren groß feierte.

# Würzburger Zeiten

Ende der 70er-Jahre, die Zeit von Streckenstilllegungen und Dampflokverbot: Verdruss macht sich in der Eisenbahnszene breit. Gibt es überhaupt noch etwas Interessantes am Schienenstrang zu erleben? Zweifellos! Würzburg wurde zum Ziel vieler Bahnenthusiasten, denn dort konnten die letzten Loks der bekannten Baureihe E 18 im Einsatz erlebt werden – für so manchen Fan ein guter Ersatz für den zwischenzeitlich verzogenen Dampf über den Bundesbahngleisen. Erst 1984, nach 50 Jahren im intensiven Dauereinsatz, kam für die einstigen Reichsbahn-Renner das Aus.

Am Vorabend des Drehstromzeitalters war das Ende der Einsatzzeit der E 18 abzusehen, die inzwischen computergerecht als 118 bezeichnet wurde. Am 26. Mai 1974 wurden alle noch vorhandenen 41 Maschinen in Würzburg zusammengezogen. Ausschlaggebend war die günstige Lage zwischen den Direktionen Karlsruhe, Stuttgart, Nürnberg und München, die allesamt bis zum Schluss wichtige Ziele für E 18-Umläufe aufwiesen. Die Konzentration auf ein Betriebswerk im Mittelpunkt



**Seiner Zeit weit voraus war der Führerstand der E 18. Der Lokführer durfte erstmals sitzen wie hier auf 118 013 in München Hbf am 31. Dezember 1982.**

FOTO: FRANK LÜDECKE, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG


FOTO: KLAUS LUERS

Alle noch vorhandenen E 18 wurden für die Abschiedsparade vom 20. bis 22. Juli 1984 noch einmal im Bw Würzburg versammelt.


FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

Am 15. November 1981 steht 118 026 im Lokschuppen des Bw Augsburg. Sie besitzt eine Verschleißpufferbohle für die nie eingeführte AK-Kupplung.

des Einsatzgebietes ließ wirtschaftlich sinnvolle Umlaufpläne zu. Die Stadt am Main war jedoch bislang in Sachen E 18 ein relativ unbeschriebenes Blatt, lediglich Mitte der 50er-Jahre waren dort kurzzeitig einige E 18 beheimatet. Deshalb dachte man dort auch, dass man die Maschinen von Würzburg aus vor allem im Personenzugdienst verschleißen könnte, wie dies bei vergleichbaren Fahrzeugen gegen Ende ihrer Einsatzzeit üblich war. Das Befördern von Nahverkehrszügen bekam die-

## Das letzte Jahrzehnt einer Legende am Main

sen waschechten Schnellzuglokomotiven jedoch nicht. Vor allem die häufigen Abbremsvorgänge bewirkten eine übermäßige Belastung der Bremsen. Abgefahrene Bremssohlen entwickelten sich zum Hauptschwachpunkt an den E 18. Das wiederum trieb die Instandhaltungskosten in die Höhe. Zudem mussten viele Ersatzteile mühevoll aus brauchbaren, aufbereiteten Bauteilen ausgemusterter E 18 gewonnen werden. Die Standzeiten der E 18 im AW München-Freimann verlängerten sich zusehends. Also wurde entschieden, die Maschinen wieder hauptsächlich vor Eilzügen einzusetzen. Hier bewährten sich die E 18 trotz ihres Alters ausgezeichnet. Die Bundesbahn dürfte über diesen Umstand insgeheim froh gewesen sein. So konnten die neuen 111 im süddeutschen Raum vom Eilzugdienst freigesetzt werden, die man damals noch für die hochwertigen Schnellzüge bis hin zum IC benötigte.

Erschwerend kam dazu, dass sowohl im Betriebsdienst als auch in den Werkstätten immer mehr Personal in den verdienten Ruhestand ging, welches noch tagtäglich mit der Vorkriegstechnik der E 18 vertraut war. Während des Krieges gingen viele Unterlagen über diese Lokomotiven verloren, weshalb einige Kenntnisse zum Umgang mit den Maschinen nur noch mündlich überliefert wurden. Bei den jüngeren DB-Mitarbeitern galten alte Loks, die dank anhaltender Ausmusterungen zur Splittergattung wurden, längst als lästige Störer im gewohnten Betrieb. So kam es, dass der Abschied der E 18 auch unmittelbar mit dem Pensionsantritt der ältesten E-Lok-



FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

An der schönsten Stelle der Altmühlstrecke, kurz hinter Dollnstein in Richtung Solnhofen, ist die 118 039 um 1980 mit ihrem Eilzug von Ingolstadt nach Treuchtlingen unterwegs.




FOTO: KLAUS LUERS

Zum großen E 18-Abschied fuhren zahlreiche Sonderzüge. Hier erreicht 118 002 mit dem historischen Rheingold-Zug gerade den Würzburger Hauptbahnhof.

Personale beim Bw Würzburg verbunden war. Je mehr E 18-Lokführer in den Ruhestand gingen, desto weniger einsatzbereite Maschinen wurden vorgehalten.

Von daher ist es nicht verwunderlich, dass sich die Einsätze der Lokomotiven jedes Jahr reduzierten. Es begann damit, dass die Laufleistungen über die Jahre immer weiter sanken. Zwar bleib die durchschnittliche Tageslaufleistung einer E 18 während ihrer zehnjährigen Einsatzzeit in Würzburg nahezu konstant bei rund 600 Kilometern. Allerdings wurde die Anzahl der Plantage während einer Fahrplanperiode ständig reduziert, von anfangs noch 35 auf zuletzt fünf. Bis 1975 zählte etwa noch die Beförderung von Münchner D-Zügen nach Salzburg und Garmisch zum täglichen Arbeitsgebiet. Ein weiterer Einschnitt erfolgte am 22. Mai 1977, als die E 18 ihren einstigen Stammplatz auf der Frankenwaldbahn zu Gunsten jüngerer Lokomotiven räumen mussten. Nun erfolgten mit 118 011, 118 017 und 118 038 auch die ersten Abstellungen. Zwar gab es immer noch einige Glanzleistungen, etwa den D 528 von Passau nach Würzburg als Schnellzug-Langlauf, aber dies konnte über das schleichende Ende nicht hinwegtäuschen. Zum Winterfahrplan 1981/82 waren nur noch 25 Maschinen betriebsbereit. Für Aufmerksamkeit während dieser Fahrplanperiode sorgte die planmäßige Bespannung des Bundeswehrzuges Dm 38238, mit dem die E18 auch noch die linke Rheinstrecke befuhren. Ein Jahr später waren fünf weitere Lokomotiven ausgeschieden, die Tageslaufleistung lag bei durchschnittlich noch 575 Kilometern. Zwar gab es noch Tages-Maxima bis zu 848 Kilometern, aber das änderte nichts daran, dass die Ausmusterungswelle bei den E 18 nun im ganz großen Stil einsetzte: 118 006, 026, 032, 053 und 044




FOTO: BERND ZÖLLNER

Die E 18 drangen noch bis in das heraufbrechende Drehstromzeitalter vor. Hier begegnet 118 048 im September 1983 der hochmodernen 120 002 im Hauptbahnhof Nürnberg.




FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER

Stimmungsvoll präsentiert sich die noch mit den eleganten alten Stirnleuchten ausgerüstete 118 016 im Münchner Hauptbahnhof 1975.

standen bereits auf dem Abstellgleis, als per Stilllegungs-Verfügung vom 29. Mai 1983 gleich das Aus für zehn Maschinen kam (118 005, 014, 016, 022, 025, 028, 034, 035, 041 und 050). Nun verblieben ganze fünf Lokomotiven im Bestand, die nur noch fuhren, weil die letzten E 18-Personale erst ein gutes Jahr später das Pensionsalter erreichen würden.

Am 2. Juni 1984 war es dann soweit, die E 18 verabschiedete sich endgültig. Ganze 2937 Kilometer hatten die letzten Exemplare zusammen noch erbracht. Der Abschiedstermin wurde sogar noch um einen Tag hinausgezögert, denn am Morgen des 3. Juni beförderte 118 039 nochmals den D 985 von Coburg nach Nürnberg. Dort trafen kurz darauf auch noch 118 012

## 1984 hieß es endgültig „Bügel ab“ für die E 18

mit dem E 3450 und 118 051 mit dem nachfolgenden N 5455 aus Regensburg ein. Diese Maschinen fuhren dann als Lokzug gemeinsam weiter nach Würzburg. Die Ehre der letzten Planleistung konnte allerdings die heutige Museumslok 118 047 für sich verbuchen, die am Tag darauf mit dem E 3060 vom BDEF-Verbandstag in Stuttgart zurückkehrte. Damals, als das Engagement sowohl auf Seiten der Bundesbahn als auch beim Publikum in Sachen Traditionsbewusstsein noch deutlich höher war als heute, gab es nicht einfach nur ein sang- und klangloses Aus für die E 18. Vielmehr nahm man dieses Ereignis zum Anlass für eine große Abschiedsparade vom 20. bis 22. Juli 1984 auf dem Gelände des Bw Würzburg. Kein Aufwand schien zu groß. Alle noch vorhandenen Exemplare wurden wieder vor der Drehscheibe vereinigt, um noch einmal für Abschiedsfotos bereitzustehen. Daneben waren auch zahlreiche Gastloks zu sehen, etwa eine 1118 der ÖBB, die österreichische Variante der E 18. Der Abschied von der ebenso bekannten Baureihe E 44 wurde bei dieser Gelegenheit übrigens gleich mitgefeiert. Diese Veranstaltung konnte auch mit zahlreichen Sonderfahrten aufwarten. Aber am Tag danach hieß es dann endgültig „Bügel ab“ für die einst so stolzen Renner.

Bei den Eisenbahnfreunden waren und sind die E 18 jedoch zweifellos beliebt. Von den Bundesbahn-Maschinen blieben E 18



FOTO: ZÖLLNER

**Bernd Zöllner hatte großes Glück, als ihm am 28. August 1983 die Vorserienmaschine 118 002 zusammen mit einem der letzten Nürnberger 432 bei Großgründlach begegnete.**

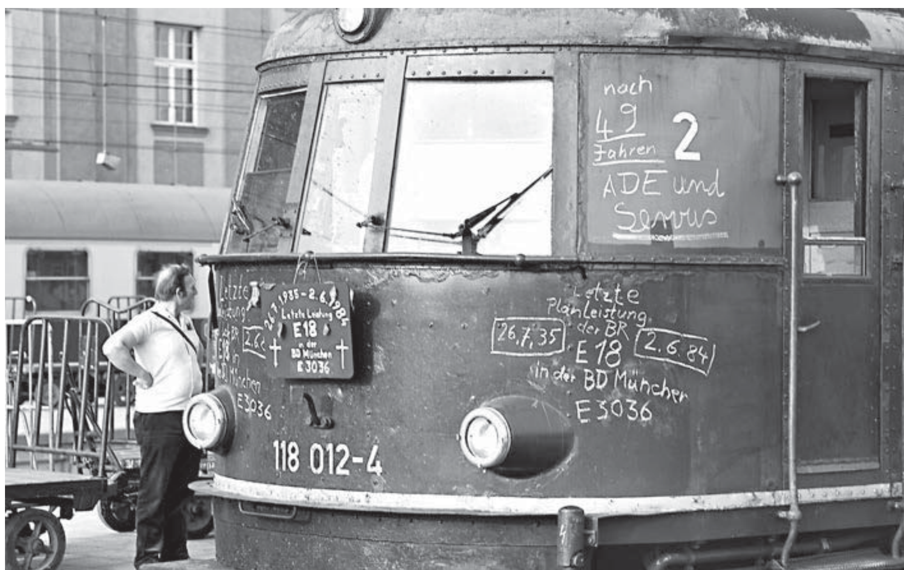



FOTO: FRANK LÜDECKE, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

**Bereits am 2. Juni 1984, dem letzten Plantag der E 18 bei der Bundesbahn, verabschiedete man diese populäre Baureihe in München mit den originellen Graffti an 118 012.**




FOTO: KLAUS LUERS

**Eine letzte Ehrenrunde auf der Drehscheibe des Bw Würzburg durfte 118 051 am 21. Juli 1984 drehen. Im Hintergrund steht mit 118 013 eine der drei ozeanblau-beige lackierten 118.**

03, 08, 24 und 047, letztere sogar betriebsfähig, erhalten. Nach dem Mauerfall kamen noch E 18 19 und 31 der Reichsbahn hinzu. Somit werden diese Elektrolokomotiven auch künftige Generationen erfreuen können. □ *Alexander Bergner*

99 6001 mit neuem Kessel nach ihrer Rückkehr aus dem Meininger Dampflokwerk am 2. März 2014 in der Nordhäuser Einsatzstelle.

FOTO: OLAF HAENSCH

# 75 mal „21“

... ergibt rechnerisch zwar 1575, doch sollen die folgenden Seiten vielmehr eine Jubilarin würdigen, die trotz ihrer 75 Jahre noch längst nicht im Rentenalter ist: Die Kilometerkönigin der deutschen Dampflokomotiven, 99 6001 der Harzer Schmalspurbahnen (HSB).

Auch wenn dem kompakten Dreikuppler auf Meterspur über die Jahre mehr oder weniger liebevolle Namen zugedacht wurden – das Personal spricht bei ihm meistens nur kurz von der „21“. Zum einen mögen es Eisenbahner kurz und bündig, andererseits ist die Verwendung der ursprünglich von der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft (NWE) vergebenen Loknummer 21 (in Zweitbesetzung) eine Tradition, die auch nach der Verstaatlichung 1949 nicht aus der Welt zu schaffen war und so bis heute Bestand hat.

Ab 1936 durch die NWE und Krupp als Vorläuferin eines neuen Programms vereinheitlichter C-, D- und E-Kuppler entwickelt, 1939 geliefert und am 1. Juli des Jahres in Dienst gestellt, sollten Maschinen ihrer Bauart die damals teils über 40 Jahre alten Mallet-Lokomotiven ersetzen und vor allem den durch die Nassdampf-Gelenktriebwerke bedingten großen Unterhaltungsaufwand und die Schadanfälligkeit deutlich reduzieren. Mit indizierten 400 kW gegenüber 188 kW mehr als doppelt so leistungsstark wie die NWE-Mallet-Maschinen aus dem 19. Jahrhundert, war die 21[II] ihren Vorgängerinnen nicht nur in der Leistung überlegen, sondern mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h auch wesentlich schneller. Gegenüber dem 1939 vorhandenen Lokomotivpark der NWE – acht Mallet-Maschinen der Baujahre 1897 bis 1924, drei neue dieselelektrische Schlepptriebwagen sowie eini-




FOTO: KLAUS KIEPER, SLG. STEIMECKE

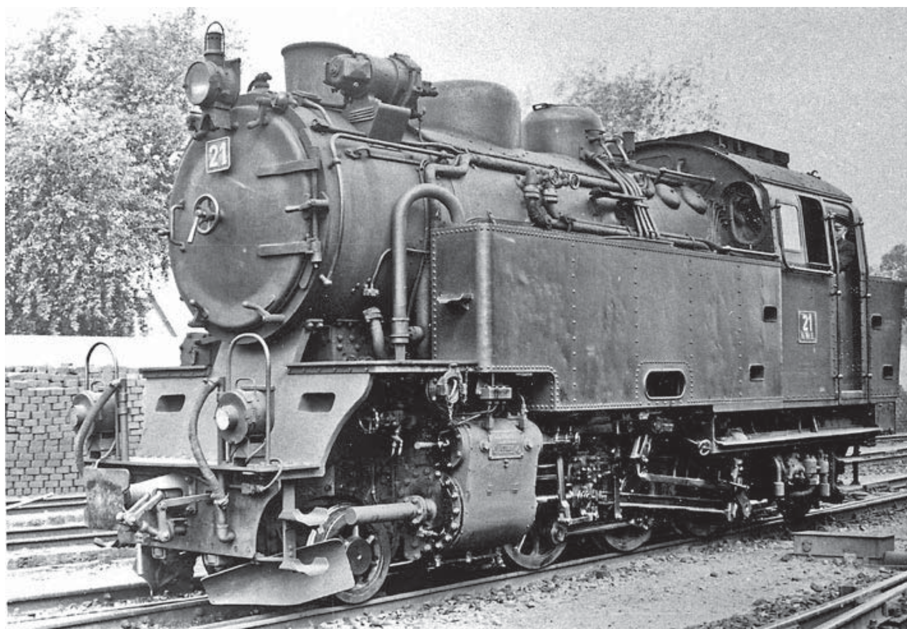
**Das lokführerseitig am Zylinder angebrachte Fabrikschild des Herstellers Krupp am 5. Mai 1967.**


FOTO: SLG. HAENSCH

**In den 1950er-Jahren wurde die nun von der DR übernommene „21" noch ohne Lokschilder, aber mit „Lunin-Wimpel" auf der Wernigeröder Westerntor-Kreuzung aufgenommen.**

**Im Vergleich zum Foto auf Seite 32 zeigt die „21" der 1940er-Jahre beispielsweise noch eine ausgerundete Schürze, die Gegendruckbremse, eine gekümpelte Rauchkammertür mit Zentralverschluss, die große AEG-Lichtmaschine, genietete Wasserkästen, das Pulsometer und den großen Dachaufsatz.**

ge Rangierloks – wäre das bis 1944 entwickelte, aber nicht mehr ausgeführte neue Typenprogramm eine radikale Modernisierung und deutliche Verbesserung gewesen. Dazu kam es schließlich erst 1955/56 mit den Neubauloks der Baureihe $99^{23\text{-}24}$.



## Der moderne Prototyp war beliebt und genügsam

Der Prototyp dieses Programms, die NWE $21^{II}$, war beliebt, unproblematisch und genügsam. Vor allem für den Heizer war es eine Erleichterung, die Kohlen nun an der Führerhausrückseite auf Höhe der Feuertür aufnehmen zu können, anstatt wie bisher vom Boden links des Kessels. Auch bot das Führerhaus einen besseren Schutz vor Wind und Kälte, gerade auf der Brockenbahn im Winter ein großer Vorteil.

Bis 1944 war die Lok von Wernigerode aus auf allen NWE-Strecken eingesetzt, aufgrund ihres Leistungsvermögens vor allem aber auf der Brockenbahn. Als dort kriegsbedingt der Verkehr eingestellt worden war, befuhr sie von Nordhausen aus den südlichen Teil der NWE und verblieb dort bis Anfang 1950. Dann war die inzwischen von der DR als 99 6001 eingereihte Meterspurlok wieder von Wernigerode aus unterwegs und kam noch ein Jahrzehnt nach Eintreffen der ersten Loks der neuen BR $99^{23\text{-}24}$ vor Rollbockzügen zum Einsatz. 1969, mit der dauerhaften Beheimatung in der Einsatzstelle Gernrode, begann die zweite, bis heute andauernde Karriere als Stammlok auf der Selketalbahn. Schon deren Gründergesellschaft, die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn, hatte diesen 1'C1'-Entwurf für ihre bogenreiche Strecke mit Steigungen bis 1:25 als gut geeignet befunden und 1943 zwei Exemplare bestellt, die aber nie geliefert wurden.

1982 versehentlich einmal mehrere Monate mit falscher Beschilderung als


FOTOS (2): SLG. STEIMECKE

**Nach der Übernahme der meisten Zugleistungen durch Neubau-Dampfloks gehörten beispielsweise Arbeitszüge wie jener am Eckerloch im April 1959 zum täglichen Brot der 99 6001.**




FOTOS (2): KLAUS KIEPER, SLG. STEIMECKE

**Wassernehmen im Bw Wernigerode-Westerntor. Anders als 1968 steht dieser formschöne Wasserkran heute am südlichen Bahnsteigende des Bahnhofs Drei Annen Hohne.**

99 6001-2 unterwegs, durfte sie, sodann wieder korrekt als 99 6001-4 bezeichnet, am 3. Juni 1984 den ersten Planzug über den wieder aufgebauten Abschnitt Straß-

## Einsatz im Selketal und vor Eröffnungszügen

berg – Stiege ziehen. Und auch danach nutzte man sie gern für Eröffnungszüge: Am 15. September 1991 bei der Wiedereröffnung der Brockenstrecke, am 11. Mai




**Auch nach Eintreffen der neuen $99^{23-24}$ kam 99 6001 ein weiteres Jahrzehnt lang überwiegend in Wernigerode zum Einsatz, häufig auch als Rollbocklok im Stadtgebiet.**




FOTO: STEFAN GOTHE

**Doppelausfahrten waren jahrelang tägliches Bild in Alexisbad. Im April 1982 war 99 6001-4 mit falschen EDV-Schildern unterwegs.**

1994 auf der nach Hochwasserschäden wieder befahrbaren Selketalbahn, und bei der Eröffnung der Neubaustrecke Quedlinburg – Gernrode am 4. März 2006 war sie vor einem der beiden Eröffnungszüge ebenfalls mit von der Partie. Am 26. Juni desselben Jahres zog sie dort schließlich den ersten regulären Dampfzug.

Fragt man die Fahrensmänner, die heute die 99 6001 heizen und führen, nach den Eigenschaften der Maschine, nach den Vor- und Nachteilen, so wird ein fehlender Kipprost genannt, die zwei saugenden Strahlpumpen (hoher Dampfverbrauch, im Hochsommer mitunter problematisch) trotz ausreichenden Einbauplatzes für eine Kolbenspeisepumpe und natürlich die Schleuderneigung, für welche die Lok hinlänglich bekannt ist. Hingegen habe die „21“ aber einen gutmütigen Kessel und eine geringe Neigung zum Wasserüberreißen. Die auf dem Neubauabschnitt nach Quedlinburg im Fahrplan geforderte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h könne man mit frisch untersuchtem Laufwerk zwar schon ausfahren, doch beanspruche dies das Laufwerk sehr und sei nicht empfehlenswert, schon gar nicht gegen Ende einer Untersuchungsperiode. „Sie ist eben ein Prototyp“, so das häufige Urteil des Personals. Noch bei der NWE waren die originalen 80-Liter-Strahlpumpen gegen 120-Liter-Injektoren getauscht und der Kessel mit zwei Ackermann-Sicherheitsventilen ausgerüstet worden. Bei der DR erhielt die Lok neben einigen weiteren Bauartänderungen eine Stahlfeuerbüchse, Trofimoff-Druckausgleicher, geschweißte Wasserkästen, einen Kohlekastenaufsatz und den Oberlicht-Lüftungsaufsatz am Führerhaus. Die Gegendruckbremse verlor



FOTO: NIKOLAI WALTER, SLG. STEIMECKE

1974 wurde der Gmp 69721 planmäßig mit Vorspann über den Ramberg gebracht. Am 5. Juli bringen 99 6001 und die grün lackierte 99 5901 einen 140-Tonnen-Zug mit neun Wagen über die 1:25-Rampe bei Mägdesprung.

Im Winter 2013/2014 in Meiningen mit einem neuen Kessel versehen, verließ 99 6001 mit dem N 8965 am 3. Mai 2014 den noch unbeschrankten Bahnübergang am Haltepunkt Sternhaus Haferfeld.

FOTO: OLAF HAENSCH

sie zeitgleich mit dem Einbau einer Hardy-Saugluftbremse für den Zug und einer Knorr-Druckluftbremse für die Lok. Die Pumpe der letzteren sitzt rechts neben der Rauchkammer. Als 1986 der gesamte Wagenpark auf Druckluftbremsen umgestellt wurde, verlor 99 6001 auch die Hardy-Bremse. Für eine bessere Zugänglichkeit der Ventile an den Druckluftbremsschläuchen mussten die hinteren Laternen etwas nach oben versetzt werden.

## 2014 mit neuem Kessel zurück im Plandienst

Im Oktober 2012 bescherte ein Schaden des über 70-jährigen Kessels der Dampflokomotive eine vorübergehende Abstellung. Nach aufwendiger Hauptuntersuchung mit Kesselneubau im Dampflokwerk Meiningen kehrte die Maschine am 10. Januar 2014 nach Wernigerode zurück und wird seit 15. Februar wieder täglich im planmäßigen Zugdienst auf der Selketalbahn eingesetzt.

Aufgrund des meistens von 99 6001 erbrachten, über 200 Kilometer langen täglichen Umlaufs bewältigt sie die größte jährliche Laufleistung aller deutschen Dampfloks. Das waren bis zum Kesselschaden im Herbst 2012 fast 50 000 Kilometer pro Jahr. Ob 99 6001 noch lange Kilometerkönigin bleiben wird, hängt nicht zuletzt von der Anzahl der Fahrgäste auf der reizvollen Selketalbahn ab. 75 Jahre 99 6001 – das ist Dampflok- und Schmalspurfreunden doch einen höflichen Geburtstagsbesuch nebst Mitfahrt über den Ramberg wert! □

*Olaf Haensch*

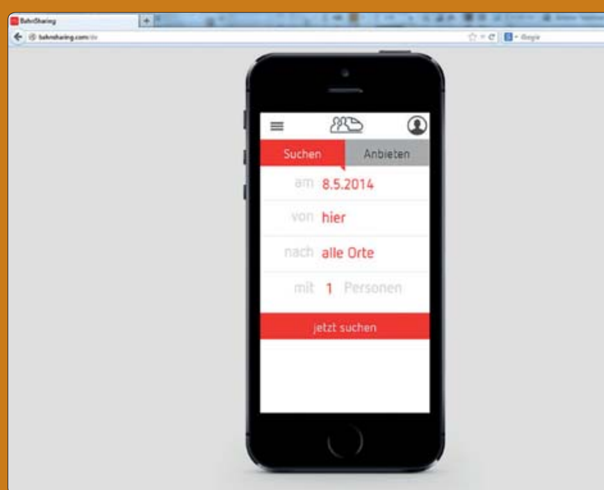
www.alemftrain.fr

## Chemin de fer touristique

### Die Webseite einer französischen Museumsbahn nahe der Mosel bietet viele Informationen.

■ Nur 25 Straßenkilometer von der deutschen Grenze entfernt liegt die Tourist Railway Tal Canner, die von der Association Lorraine d'Exploitation et de Modélisme Ferroviaire betrieben wird. Die heute zwölf Kilometer lange Museumsbahn zwischen Homburg-Budange und Vigy wird regelmäßig von touristischen Zügen befahren. Das historische Rollmaterial stammt aus der Zeit von 1920 bis 1950. Gezeigt werden ganz typische Nebenbahnfahrzeuge wie ein X3837-Picasso-Triebwagen oder Donnerbüchsen deutschen Ursprungs. Eine Anreise mit der Bahn ist von Trier mit Umstieg in Diedenhofen natürlich auch möglich. Im Einsatz sind die historischen Züge vom 1. Mai bis zum ersten Wochenende im Oktober an allen Sonn- und französischen Feiertagen. Ausführliche Infos und Kontaktdaten finden sich auf der Webseite.

www.bahnsharing.com/de




## Geteilte Züge

### Webseite und App für gemeinsames Bahnfahren

■ Wer in Deutschland von A nach B reisen will, hat heutzutage viele Möglichkeiten, auch für wenig Geld. Nicht umsonst erfreuen sich eine wachsende Anzahl Online-Mitfahr-Portale stetiger Beliebtheit. Nach diesem Prinzip funktioniert auch eine neue App, die eine Stuttgarter Firma im Dezember auf den Markt gebracht hat. Allerdings geht es bei Bahn-Sharing, wie der Name schon sagt, nicht um die klassische Mitfahrgelegenheit im Auto. Vielmehr hat sich Andreas Vollmer, Geschäftsführer der „BahnSharing Limited" aus Stuttgart, auf Zugfahrten spezialisiert. Die Idee: Jemand kauft ein Gruppenticket (beispielsweise ein Schönes-Wochenende-Ticket), nimmt andere Reisende mit und erhält von ihnen einen Teil des Ticketpreises zurück. Die „BahnSharing"-App gibt es für iPhone, iPad und iPod touch mit iOs ab Version 6.1, für Android-Geräte mit der Version 4.1 oder höher und als Web-App, die für die mobile Nutzung optimiert ist. Die Anwendung ist kostenlos.

www.erlebnis-draisine.de

## Imposante Aussichten

### Keine Züge mehr, aber auch kein Radweg: Die Kanonenbahn dient heute dem Draisinenverkehr.

■ Im Obereichsfeld, einer Region westlich von Mühlhausen in Nordthüringen, schlängelt sich wohl eine der imposantesten Eisenbahnlinien Deutschlands durch Berge und Täler. Von Dingelstädt bis Frieda durchfuhr der Zug einst sechs Tunnel und überquerte vier Viadukte. Die bekannteste Talbrücke ist das Lengenfelder Viadukt, dessen Betriebserlaubnis Ende 1992 auslief. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Personenverkehr eingestellt. Heute kann man mit einer Elektro- oder Fahrraddraisine die Gleise nutzen. Der Start erfolgt in Lengenfeld unterm Stein. In Richtung Osten ist die Strecke für Draisinen bis Küllstedt ausgebaut, während man in Richtung Westen nur wenige Kilometer fahren kann.

www.bahnhof-belvedere.de

## Baudenkmal von Bedeutung

### Weil die Stadt Köln kein Geld zur Sanierung hatte, kümmert sich ein Förderkreis um den Bahnhof.

■ Der Bahnhof Belvedere im heutigen Köln-Müngersdorf war der Endpunkt der 1839 eröffneten sieben Kilometer langen Eisenbahnstrecke der Rheinischen Eisenbahngesellschaft vom Kölner Bahnhof nach Müngersdorf. Das Gebäude wurde vermutlich nach Plänen des Architekten Johann Peter Weyer fertiggestellt und diente auch als Gaststätte für Ausflugsgäste aus Köln. Mit der Verlängerung der Strecke in den Jahren 1840/41 nach Aachen nahm die Bedeutung des Bahnhofs ab und so ist es nicht verwunderlich, dass er noch im 19. Jahrhundert stillgelegt wurde. Das im klassizistischen Landhausstil errichtete zweigeschossige Gebäude ist heute das älteste erhaltene Bahnhofsgebäude im deutschsprachigen Raum. Der verputzte Bau mit seinen auffällig hohen Fenstern besitzt einen von Konsolen getragenen Balkon. Auf der Gartenseite schließt sich nach einem Wintergarten ein Terrassengarten an. Er ist im Landschaftspark Belvedere integriert, als dessen Namensgeber er fungierte. Das denkmalgeschützte Gebäude war viele Jahre stark sanierungsbedürftig, bis sich 2010 ein gemeinnütziger Förderkreis zur zukünftigen Erhaltung und kulturellen Nutzung des Gebäudes gründete. Über die aktuellen Sanierungsarbeiten kann man sich auf den Internetseiten des Förderkreises informieren.




Die Px48 ließ sich nur auf den größeren Radien der 1959 neu gebauten Zweigstrecke bei Rzepedź problemlos einsetzen (1975).



Bieszczady pur: Kurz vor Majdan, mit seinem Lokdepot betrieblicher Mittelpunkt der Strecke, ist in den frühen 1970er-Jahren ein Gmp unterwegs.

Obwohl die 760-mm-Waldbahn der Bieszczady nur wenig von ihrer Ursprünglichkeit verloren hat, ist sie kaum bekannt. Folgen Sie Franz Rittig und Sebastian Marszal in den äußersten Südosten unseres Nachbarlandes.

# Schmale Spur in uriger Natur




Das Bieszczady-Gebirge liegt im äußersten Südosten Polens. Längst erleichtern Autobahnen und Straßen über Krakow die Anreise.

Wissen Sie, wo das noch heute fast unberührte Bieszczady-Gebirge liegt? Die Landkarte verweist auf das südöstlichste Polen, dessen Höhen und Täler, dichte Wälder und rauschende Gebirgsbäche bereits zu den Ostkarpaten zählen. Die Berge erreichen 1300 m über



Im einstigen Bahnhof Rzepedz stellt Lok 1254 (Px48) im Sommer 1975 einen Leerzug ins Bieszczady-Gebirge zusammen. Hinter der Maschine läuft ein Reisezugwagen mit. Im Hintergrund lag das Holzverarbeitungswerk.

NN; der Gipfel der Tarnica hält mit 1346 m den Rekord. Dort oben liegen die alten Poloninen, unbewaldete Hochalmen, die den Wanderer mit ihrer einzigartigen Flora überraschen. Durch wilden Busch und Tann streifen Bär und Wisent, Hirsch, Luchs und Wolf. Wer sich dieses faszinierende Land erschließt, stößt auf seine wechselvolle, oft tragische Geschichte, die begriffen und nachvollzogen sein will. Nicht nur an der sakralen Holzarchitektur lässt sich bis heute ablesen, dass hier schon vor Jahrhunderten die lateinisch-katholische Kultur des Westens auf die byzantinisch-orthodoxe Kultur des Ostens traf ...

## Die Eisenbahn kam Ende des 19. Jahrhunderts

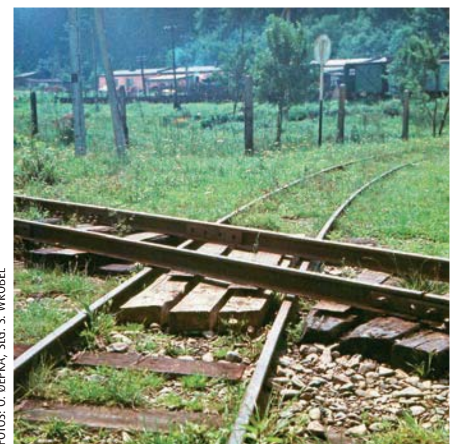
Erst Ende des 19. Jahrhunderts, als die gesamte Region zur österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie gehörte, kam die Eisenbahn in die Bieszczady. Zu jener Zeit lagen die regelspurigen Gleise der Fernstrecke von Lemberg (heute Lviv) nach Budapest bereits, und industriellen Kreisen in Wien und Budapest war nicht entgangen, dass die Wälder süd- und östlich der Strecke über Zagórz und den Lupkowska-Pass an der slowakischen Grenze eine Holzqualität boten, die sich bestens zur Fertigung hochwertiger Produkte eignete.

Im gravierenden Widerstreit der Interessen gelang es, eine 760-mm-Bahn zu konzipieren. Die in den Jahren 1890 bis 1898 unter Beteiligung von über 300 Bauarbeitern (darunter zahlreichen Italienern) trassierte Strecke führte von Nowy Łupkow an der Fernverbindung Lemberg – Budapest über Balnica, Solinka und Zubracze nach Majdan unweit des größeren Orts Cisna. Die überraschend hohen Gewinne aus dem florierenden Holzgeschäft veranlassten bereits 1900 zu einer Verlängerung der Strecke vom Betriebsmittelpunkt Majdan aus über Cisna

Der Kp4 ist beinahe das Wasser ausgegangen. Doch kein Problem, denn aus dem Bach in der Wildnis zwischen Smolnik und Majdan lässt sich Frischwasser „heben“.



Ein weitgereister Personenwagen: Seine besten Jahre hat der Zweiachser wohl auf Schmalspurgleisen bei Gdansk verbracht.



FOTOS: O. ØEPKA, SLG. S. WRÓBEL

Da es bei manch einer Gleisverlegung schnell gehen musste, halfen Provisorien weiter, die nicht selten zu besonderen Kuriosa wurden.



Die Loks der Baureihe Kp4 gingen auf eine finnische Waldbahnkonstruktion zurück. Bei Fablok in Polen gefertigt, konnten sie engste Radien durchfahren.

FOTO: O. ØEPKA, SLG. S. WRÓBEL




Nur einen Teil des einst verästelten Netzes zeigt diese Skizze. Vom Betriebsmittelpunkt Majdan aus findet in den Sommermonaten reger Museumsbetrieb statt.

und Przyslup bis nach Kalnica und Beskid. Das Gebiet, das vor allem von Lemken und Bojken (alteingesessenen ethnografischen Volksgruppen mit ukrainischen Dialekten) bewohnt war, erlebte einen bescheidenen Aufschwung. Oft in unmittelbarer Nähe der Wald- und Gebirgsdörfer an der Schmalspurbahn entstanden Sägewerke und kleine Handelsniederlassungen, während auf der Strecke selbst ein ungewöhnlich reger Betrieb mit langen Holzzügen dominierte.

Im Ersten Weltkriegs erhielt die Strecke strategischen Wert. Als die österreichischen Truppen vor Kosakeneinheiten zurückwichen, die aus der Ukraine heraus angriffen, kam es zu Zerstörungen an Dämmen, Brücken und Bahnanlagen. Wieder aufgebaut und in Betrieb, geriet die Waldbahn 1939 ins Kalkül der deutschen „Wehrwirtschaftsführung" und diente vom November jenen Jahres bis September 1944 einer rücksichtslosen Ausbeutung der riesigen Bieszczady-




FOTO: S. MARSZAL

Die rumänischen Dieselloks Lyd2 sind nicht gerade typisch für die Bieszczady, haben sich im schweren Touristikverkehr in den Bergen der Ostkarpaten jedoch bewährt. Majdan, Juni 2013.

Forsten. Sowjetische Truppen, die das Gebiet anschließend besetzten, brachen das wichtige Teilstück Balnica – Cisna ab, um das Material anderenorts einzusetzen.

Im November 1944 begannen polnische Eisenbahner, die ausgepowerte, unterbrochene Strecke wieder instand zu setzen. Die Wiederaufnahme des Güterverkehrs zum Sägewerk in Cisna versprach eine schnelle Rückkehr zu regulärem Betrieb, doch alle Hoffnungen trogen: Mit der Brandschatzung des Ortes durch die in den

## 1950 begann wieder ein regulärer Betrieb

Bieszczady-Bergen verbissen kämpfende Ukrainische Aufstandsarmee UPA kam der Bahnverkehr 1946 zum Erliegen. Da es auch 1947 nicht gelang, wieder Ruhe herzustellen, siedelten die damaligen polnischen Behörden im Rahmen der Aktion „Wisla" (Weichsel) etwa 34 000 ukrainisch geprägte Einwohner der Bieszczady aus und im Gebiet von Olsztyn (Allenstein) wieder an. Die Berge, Wälder und ihre Bahn verwaisten.

Erst 1950 nahm sie ihren Betrieb wieder auf und half (neben den klassischen Aufgaben beim Holztransport), das geschundene Land bewohnbar zu machen – ein Prozess, der Jahrzehnte dauern sollte, ohne die Ursprünglichkeit von Fauna und Flora zu verletzen. Mit dem Bau eines großen Werks der Holzindustrie in Rzepedź wurde 1959 von Smolnik aus eine leistungsfähige Zweigstrecke errichtet. Immer wieder kam es zu Streckenverlegungen, Umbauten und neuen Anschlüssen; die Waldbahn konnte all ihre Vorteile als 760-mm-Bahn ausspielen. Wie in Polen üblich, bestimmten vielerlei Provisorien und manch eine Kuriosität das Alltagsbild. Durch die Strecken von Kalnica nach Przysłup (1961) und Moczarne (1964) wuchs das Netz der „Bieszczadszka Kolejka Lesna", (Waldbahn der Bieszczady) auf insgesamt 73 km an, womit sie zur längsten Schmalspurbahn Polens wurde. Seit 1958 der Transportleitung der Forstwirtschaft in Sanok am San unterstehend, bedrohten die Waldbahn schon in den 1960er-Jahren Stilllegungsabsichten. Auch in Polen hielt man



FOTOS (2): O. ØEPKA, SLG. S. WRÓBEL



**Motive, wie sie für die Bieszczady typischer kaum sein könnten: Oben Kp4 mit Holzzug bei Moczarne, rechts eine schwere, gefährliche Stammverladung durch Waldarbeiter. Beide Fotos entstanden in den 1970er-Jahren.**

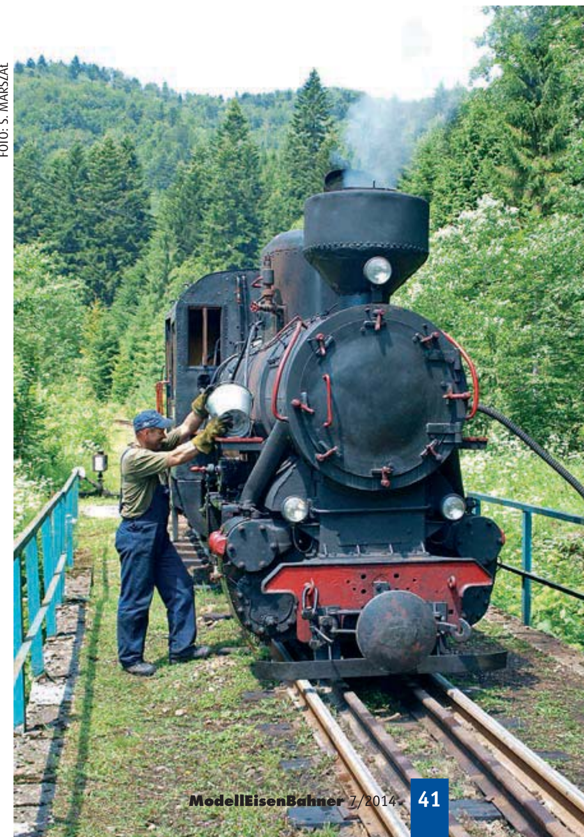


FOTO: S. MARSZAL

**Auch der Museumsbetrieb verlangt gepflegte Loks. Die Kp4 nimmt Wasser aus einem Bergbach.**



FOTO: S. MARSZAL

**Dieser Mann heißt Stanislaw Wróbel und ist der gute Geist der Waldbahn. Auch ihm verdanken wir den regen Museumsbetrieb unserer Tage.**



FOTO: S. MARSZAL



**Das Lokomotivdepot des Betriebsmittelpunkts in Majdan hat in seiner Geschichte viele Veränderungen erfahren. Wo einst ein halbes Dutzend qualmender Kp-4-Maschinen vor einem Bansen mit schwerer schlesischer Steinkohle wartete, sind heute einige Lyd2 heimisch.**

den Kraftverkehr für rationeller. 1975 schien das Ende unaufhaltsam. Obwohl die Bahn nach zahlreichen Protesten gegen ihre Stilllegung weiter verkehrte, war sie nicht so leistungsfähig, den schweren LKWs in der unwegsamen Biesczcady-Wildnis die Stirn zu bieten. Das Transportvolumen fiel beängstigend. Auf einigen Teilstrecken fuhren schon bald keine Züge mehr. 1993 wurde die Mitnahme von Reisenden zwischen Rzepedz und Majdan unterbunden, 1994 endete, was vom Güterverkehr noch übrig war.

Doch das Schicksal der landschaftlich einzigartigen Bahn und ihre Verwurzelung in bewegter Geschichte ermunterte polnische Enthusiasten, aus der „Kolejka" eine Museumsbahn zu machen, die ihresgleichen sucht: Zwischen Majdan und Balnica sowie Majdan und Przysłup fahren heute Touristenzüge mit Dampf und Diesel, und das alte Depot in Majdan ist als Betriebsmittelpunkt und informatives Museum zu neuem Leben erwacht. Ein Besuch lohnt sich, denn die Schönheit der Berge und Poloninen, die urige Natur und die Geschichte dieser kulturellen und ethnografischen Grenzregion dürften einmalig sein.

## Enthusiasten retteten der Waldbahn das Leben

Die Unterkünfte und Hotels, etwa in Cisna, Komancza und Wetlina, sind solide und bezahlbar. Jeder neue Fahrgast sichert mit seiner Fahrt auf der Waldbahn die weitere Existenz der Strecke als seltenes Kleinod der Eisenbahngeschichte Polens. □

*Franz Rittig/Sebastian Marszał*

FOTOS (2): O. ØEPKA, SLG. S. WRÓBEL



**Kp4 in voller Pracht: Einfach und solide, prägten die kleinen Maschinen mit dem eher russischen Outfit lange Zeit das Bild der Waldbahn.**

## Beschreibungen

***Betrifft: „Bahnwelt aktuell", „Nomen est omen", 6/14***

Als jahrzehntelanger Leser möchte ich zwei Dinge bemerken. Auf Seite 4 oben ist die Bildbeschreibung missverständlich. Es ist die Süd-Ost-Seite des Dresdner Hauptbahnhofs zu sehen, von dort aus verläuft die Strecke durchs Elbtal in Richtung Tschechische Republik. Der Velaro D hat Spitzenlicht an und fährt in diese Richtung. Der Leser nimmt aber an, dass der Zug in Richtung Leipzig ausfährt, er fährt aber in Richtung Abstell-Anlage Dresden-Reick. Eine bessere Beschreibung des Bildes würde da nicht zu Unklarheiten führen. Zu Ihrem Artikel „Nomen est omen" kann ich das Bild vom Empfangsgebäude auf Bahnhof Rathmannsdorf beisteuern, erster Name „Wendisch Fähre".

*Dipl.-Ing. Klaus Richter, 01824 Königstein*



FOTO: KLAUS RICHTER

**„Wendisch Fähre": Der erste Name des Bahnhofs wurde mit „Rathmannsdorf" überpinselt und mit Reliefletten erneuert.**

## Jugenderinnerungen

***Betrifft: „Lehr-Reich", Heft 6/2014***

Mit großer Freude habe ich diese Abhandlung über das Leben und Schaffen des Herrn Fritz Rust gelesen. Ich habe mich auch schon jahrelang mit der Idee beschäftigt, über diese Modelleisenbahnanlage zu schreiben, zumal ich viele Freizeit in meiner Jugend dort verbrachte. Kurz nach der Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands (DMV) gab es eine Mitteilung, dass auch für die Anlage im Neuen Garten in Potsdam eine Arbeitsgemeinschaft gegründet werden sollte. Sehr viele technische Fertigkeiten und Fähigkeiten haben wir dort gelernt. Dazu kam meine berufliche Entwicklung, natürlich fast überwiegend bei der Deutschen Reichsbahn. Es ist zwar schon im Artikel erwähnt worden, aber ich will nochmals darauf hinweisen, dass alle Modelle selbst gebaut wurden, auch die Gleise und Weichen wurden aus Neusilber-Profilschienen gefertigt. Lediglich die Radsterne, Radscheiben, Zahnräder wurden bei Zulieferern gefertigt, die Motore wurden neu gewickelt.

*Horst Zeidler, 14554 Seddiner See*

## Denkmalamt

***Betrifft: Flop „Denkmal bald weg?", Heft 6/2014***

Bei dem (traurigen) Bericht über die Brücke bei Barby habe ich mich erst einmal gefragt, ob da das (Landes-)Denkmalamt nicht eintreten könnte? Auch hat er mich sofort an eine erfolgreiche Geschichte aus dem (grenznahen) Raum Kleve erinnert. Dort haben einige Private, ich glaube, seit einigerZeit als Verein, die Griethausener Brücke über den Altrhein gekauft und auch erhalten. Vielleicht wäre der Bürgerinitiative in Barby auch schon etwas mit Kontakten und Erfahrungsaustausch zu diesem Verein geholfen.

*Wietse W. Hermanns, NL-6883 GV Velp Gld.*

## Neue Erkenntnis

***Betrifft:„Wechsel-Strom", Heft 6/2014***

Auf dem bei Kronach aufgenommenen Foto (Seite 13 unten) sind offenbar noch unlackierte Oberleitungsmasten zu sehen, die augenscheinlich nicht den „Fachwerk"-Masten der so genannten Einheits-Fahrleitung der DRG entsprechen, sondern schon dem Typ „Leiter"-Masten, wie man sie von der DB und DR ab 1950 bzw. 1955 kennt. Offenbar wurde dieser Masttyp schon von der DRG/DRB vor 1945 entwickelt, was bisher in den rund 40 Jahren, in denen ich mich ernsthaft mit der Vorkriegs-Reichsbahn im Vorbild und Modell beschäftigt habe, noch nie in der Fachpresse erwähnt wurde.

*Jürgen Kaltschmitt, E-Mail*

## Treffen in Leipzig

***Betrifft: „Lehr-Reich", Heft 6/2014***

Mit Ihrem Artikel haben Sie ja eine tolle Historie ausgegraben. Die Anlage war den meisten Mitgliedern vom Modelleisenbahnverein Hamburg e.V. (Mehev) nicht bekannt, die immerhin seit 65 Jahren eine verkehrshistorische Anlage ähnlicher Größe im Hamburg-Museum täglich außer montags vorführen. Unser Fahrzeugbestand ist im Laufe der Jahre auf über 100 Triebfahrzeuge und 500 Wagen angewachsen. Die 250-Quadratmeter-Anlage hat immer noch das bewährte Modell des Bahnhofs Harburg und der Pfeilerbahn zum Hamburger Hauptbahnhof als Vorbild. Wir haben Kontakt aufgenommen zur AG Friedrich List. Vielleicht kommt es ja zu einem Treffen in Leipzig.

*Helmut Rocco, Mehev-Pressestelle, E-Mail*

## DR-Dienstvorschrift

***Betrifft: „Signal-Zwerge", Heft 5/2014***

Mit großem Interesse habe ich Ihren Artikel gelesen. Beim Bild auf Seite 41 rechts unten ist Ihnen aber ein kleiner Fehler unterlaufen. 1981 gehörte Glauchau noch zum Einzugsgebiet der Deutschen Reichsbahn und in der DV 301 der DR, dem Signalbuch, gab es kein Hp 0, 1 oder 2, sondern unter §3 Formhauptsignale die Signalbilder Hf 0, 1 oder 2.

*Clemens Schaff, 14612 Falkensee*

## Ein dickes Lob

***Betr.: „Berührungspunkte", Heft 5/2014***

Mit großem Interesse habe ich den Beitrag über das Modellbau-Seminar zum Thema „Wasser, Hafen und Eisenbahn" gelesen. Ein dickes Lob an alle Teilnehmer für ihre Ergebnisse!

*Elmar Keß, 97717 Euerdorf*

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

*E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

VERKAUFEN

SUCHEN

TAUSCHEN



# GÜTERBAHNHOF

## VERKÄUFE
### Dies + Das

**Verbeck-Lokschilder** weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

Modellbahnen in allen Spurweiten
**www.modellbahn-weber.de**

**www.nordbahn.net**
**Qualität, Auswahl, preiswert**



**www.modellbahnservice.de**

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

**www.lok-doc-wevering.de**

Schönes Wochenendgrundstück 500 qm, großer Garteneisenbahn mit massivem Bungalow in Irfersgrün bei Zwickau zu verkaufen. Tel.: 0375/789552, mobil: 0151/40455954.

**www.modellbau-chocholaty.de**

**www.schauffele-modellbau.de**



**Modellbau Peter** Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkaufe Orig. Kartons, Loks H0, Roco, Märklin, Brawa usw. Liste gegen Freiumschlag. Peter Timmermann, Hamburger Str. 46i, 22952 Lütjensee.

MBC Weil der Stadt verk. fertige, schön geb. Fremo-Module, 2 Eckmodule, eins davon mit Gleiswendel, ein Kehrschleifenmodul, 8 gerade Zw.-Stücke. Mehr Info: d.weisse@web.de

**KKW-modellbahn-reparaturservice.de**

Spur 0 Fahrzeug-Selbstbauer: Verkaufe umfangreiche MS-Gussteile-Sammlung M1:45/43,5 von Goldbeck, Hehl, Petau, Pfannmüller u.a., überwiegend Bauteile für Güterwagen (Achslager, Bremsanlagen, Puffer usw.), Neuwert ca. € 3000,–, nur komplett gegen Gebot. Liste auf Anfrage. ND.Rutsch@t-online.de.

Loks, Wagen, Zubeh., Bausätze, Gleise, Signale, Trafos, auch noch viel Märklin K+M, Zubehör viel Fabrikware, auch gebraucht, Top-Zustand, sehr viel in H0-TT-N von Piko-DDR und Spur S. Tel.: 030/4442888.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkaufe Bahnhof Radeburg Auhag., kpl. montiert und gealtert, H0 € 10,–; Bahnhof Flöhatal Baus. Auhagen H0 € 10,–; Innenbeleucht. Kato für Triebwagen H0, 4x für € 10,–; Eisenbahn-/Modellbahn-Bücher nach Liste per Post oder per Mail; Weimarlader NVA H0 € 10,–; Tatra 138 in Klarsichtvitrine DDR/Alt/H0 Top € 10,–; Eisenbahnlampen DR 2x à € 20,–. Foto kein Problem. R. Wolter, Tel.: 0176/50954333 oder roland_wolter@t-online.de.

Lokschild 94 1208 DB-Niet und weitere abzugeben. Liste gegen € 2,– in Marken. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

## VERKÄUFE
### Fahrzeuge 0, I, II

Märklin, Hübner, LGB, Magnus, Dingler, Kiss, Epoche 3, alles original verpackt, aus Sammlung zu verkaufen. Tel.: 09187/921259.

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 165.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 47.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

## Anzeigenschluss für Heft 9/2014 ist der 04.07.2014

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.
Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ..........., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2013

**Spur 0 Modell-Lok S 3/6 DB 18508** (SPRING). Messing, schwarz/rot, unbespielt, LüP/H/B 505/106/70 mm. € 1.395. Tel.: 0151-67200657, E-Mail: esselborn@t-online.de.

**www.spur-0.de**

77jähriger, kranker Modelleisenbahner hört auf und verkauft seine Spur-0-Anlage 12 m x 4,40 m. 7 Dampflokzüge mit 28 Personenwagen und 36 Güterwagen (alles Raritäten). Bitte Sortimentsliste anfordern. H. Voigt, 31199 Barienrode, Hasenkamp 3. Tel.: 05121/262643.

**Blätterkatalog**
**www.weinert-modellbau.de**

**Spur 0 CIWL-Pullman Car N.4005** (ELLETREN). Messing, creme/braun, Innenbeleucht., LüP/H/B 550/103/69 mm. € 695. Tel.: 0151/67200657, E-Mail: esselborn@t-online.de.

**Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!**
**Besuchen Sie den VGB-Shop,**
**Am Fohlenhof 9,**
**82256 Fürstenfeldbruck**



## VERKÄUFE
## Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Riesensammlung H0 Gleich- und Wechselstrom, Loks und Wagen, DB + DR, viel Ep. III, viel Ia neu. Suchliste + Rückporto an Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

**www.spiel-hobby-Hank.de**

Verkaufe Roco 44400 € 30,–; 44402, 44403 € 19,–. Tel.: 02921/76573, mobil 0171/7965970.

**www.zuz-modellbahn.com**

Fleischmann BR 218 beige/rot, Steuerwagen Modus. Tel.: 0421/550424.

**www.modellbahnritzer.de**



**www.modellbahn-apitz.de**
**info@modellbahn-apitz.de**

Trix Expr. 3 Loks 01001, 110 331-6, 20/52 (Fahrw. defekt, als Zugabe), 2 D-Zugwg. Dm, ABm, 11 Blechw., Expr. Modellgl. (55 versch. ger., 53 geb., 10 Weich.) zus. € 200,–. 0201/8417649.

**www.puerner.de**

Mä. Insider 39080 VT 08.5 + WM-Wagen VK € 500,–; Mä. Insider 30159 Krokodil Ce 6/8 II VK € 450,–; Mä. 2681 Hofzug KPEV 6 Wagen o. Lok VK € 500,–, Tr. Intern. König-Ludwig-Zug 21230 + 5 Wagen u. Vitrine VK € 600,–. Alles unbespielt u. org. Verp. Tel.: 07275/913827.

**Blätterkatalog**
**www.weinert-modellbau.de**

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

**www.kieskemper-shop.de**

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte Loks sowie Personen- u. Güterwagen von: Fleischmann, Märklin, Pico. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

**www.augsburger-lokschuppen.de**

Verkaufe: Märklin A/C TT800.4, 3033 (RSM800), 3024E18, Rheingold Pers.-Wg. 1 Wagen, u. andere A/C Artikel. TT800 mit OK und Bed.-An. Tel.: 040/400495.

**www.modellbahnkellershop.de**

**H0-2L-Rollmat. ab Werk nicht mehr** lieferbar, neu, OV, günstig, alle m. KK-Kulissen. Liste Bfm. 90 ct aj.blank@t-online.de, J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg.

**www.dampfzug24.de**

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.



| | | | |
|---|---|---|---|
| 26020 ICE Mobile Vision, Videobrille | 399,00 € | 37922 BR 41 DB Sound gealtert | 399,00 € |
| 26410 BR 141 DB Sound, Karlsruher Zug | 299,00 € | 37958 BR 003 DB Sound | 359,00 € |
| 26833 BR 55 DB Sound, Dampfschneeschl. | 459,00 € | 39023 BR 18.3 DRG Sound blau | 359,00 € |
| 37049 BR 50.40 DB Sound Dekomodell | 359,00 € | 39232 BR 23 DB Sound | 299,00 € |
| 37567 Ce 6/8 II SBB Messelok schwarz | 459,00 € | 49940 Bauwagen Videokamera | 399,00 € |
| 37895 BR 44 DB Sound gealtert | 399,00 € | Herpa 151054 Taurus Roll. Landstr. Fulda | 359,00 € |

**www.werner-und-dutine.de**

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Bemo, Jouef, Liliput, Tramfabriek, www.egger-bahn.nl, auch Tausch. R. Wittekoek, Kade 2, NL 4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com.

**www.lokraritaetenstuebchen.de**

Suche und verkaufe:
**us-brass**
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

**www.menzels-lokschuppen.de**

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen € 0,58. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

**www.d-i-e-t-z.de**

**www.baehnlewerkstatt.de**

Sammlungsauflösung div. Loks und Waggons für Wechselstrom. Fast alles Märklin in Originalkartons, Prospekte, Kataloge, Kleinmaterial. Liste vorhanden, Preis VB. Kontakt: ma1ru@gmx.de.

**www.jbmodellbahnservice.de**

**www.modellbahnshop-remscheid.de**

**www.modelleisenbahn.com**

**www.modelltechnik-ziegler.de**

**RocoLINE Gleise** mit u. ohne Bettung, Weichen ohne Bettung aber mit Korkunterbettung, zu verkaufen. Sehr günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

**www.suchundfind-stuttgart.de**

H0 Riesensammlung, viele Fabrikate, Loks + Wagen, Gleich- und Wechselstrom. Viel Ia neu, OVP, Suchliste + Rückporto an Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

**www.Langmesser-Modellwelt.de**

Ruhrschnellverkehr Flm. Nr. 1887 u. 2 Wagen 5870, 5871 € 140,–; BR 22 004 Nr. 4121 OVP neu € 150,–. Mä. Post 4500, 4501, Glockenwagen MHI 84886. 0173/4572756, steam1401@t-online.de.

**günstig: www.DAU-MODELL.de**

**www.mbs-dd.com**

Verk. H0e-Anlage in U-Form ca. 4 m x 2 m, analog, mit Uhlenbrockregler, ca. 20 Dampf- u. Dielloks, 50 Personen- u. Güterwagen. Tel.: 05231/57150, gerd.Neumann.50@outlook.com.

**www.Modellbahnen-Berlin.de**

**www.modellbahn-pietsch.com**

Rivarossi 1358 BR 89638 90 €; Flm. 4882 T3 6-tlg. 140 € neu OVP; Flm. 4078 BR 78434 DB 120 €; Roco 43522 V 200026 neu OVP 90 €; Flm. 955804 4-tlg. 70 €. Tel.: 05321/25755.

**www.1000Loks.de**

Fl. 03 Nr. 4102 Dec € 80,–; 3 DZ-Wagen 1.2. Kl. + Gepäck je € 10,–; Piko Kesselwagen, 3x BP versch. Nr. je € 5,– + Versand. Alles neuwertig. Tel.: 05541/9082877.

**www.mbla.de**

H0 Piko Auflösung, versch. Zubehör, Literatur + Video, gegen Freiumschlag. F. Bernhardt, Max-Schumann-Str. 30, 09217 Burgstädt. Tel.: 03724/173852.

**www.moba-tech.de**

Brawa E9502 € 200; Gütz. 34200 BR 119 € 80; Roco 43346 BR 57 DR Ep. 3 € 100; Piko BR 38.2 DR Ep. 4 € 100; Piko Kö1 DR Ep. 3 € 40; Bachmann Shay 81904 € 200; alles im OK u. Top-Zustand. LGB 21741 Spreewaldlok Top-Zustand, nur Probe gefahren Innenanlage OK € 300. St. Wegener, Tel.: 0152/28732143 (nach 18 Uhr).

**www.Modellbau-Gloeckner.de**

www.modellbahnatelier-siegbach.de

## VERKÄUFE
## Fahrzeuge TT, N, Z

**www.stoeberlaedele.de**
**Alles rund um die Spur N**

Märklin Z, MiniClub, Modellbahn-Sammlungsauflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden, Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

**Blätterkatalog**
**www.weinert-modellbau.de**

Verk. TT Samml. Ca. 30 Loks, 80 Wag., Funktions/Gleise, 35 elektr. Weichen, Sign., überwieg. BTTB, auch Gütz., Tillig VB 2200 €, Liste anf.: 068575475, steihenwaldstr.37@t-online.de.

## VERKÄUFE
## Fahrzeuge sonstige

Uhren-Spieleisenbahn und Limousine zum Auseinandernehmen, beide Marken Märklin, sowie 1 Ritterburg und eine Dampfmaschine in liebevolle Hände bzw. Sammler abzugeben. VP nach Absprache. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 07-14-01 an die VGBahn Anzeigenabteilung.

## VERKÄUFE
## Zubehör alle Baugrößen

**Lenz-Digital plus** zu verkaufen: Belegtmelder LB 100 u. LB 101, Schaltempfäger LS 100 m. Rückm., Spannungsmelder LB 050, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Günstige Preise, bitte Bestandliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

**Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck**

**www.modellbau-hoehne.de**

## ANZEIGENSCHLUSSTERMINE

**nur für die Kleinanzeigen** (Fließsatztext)

| | | |
|---|---|---|
| 9/2014 | = | 04. Juli<br>Erstverkaufstag 06.08.2014 |
| 10/2014 | = | 07. August<br>Erstverkaufstag 10.09.2014 |
| 11/2014 | = | 05. September<br>Erstverkaufstag 08.10.2014 |
| 12/2014 | = | 10. Oktober<br>Erstverkaufstag 12.11.2014 |
| 1/2015 | = | 07. November<br>Erstverkaufstag 10.12.2014 |

# ALLE TIPPS ZU KLEINANZEIGEN

## So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder …
2. Verrechnungsscheck beilegen oder …
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

## Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

## Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

# Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

**AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:**

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

**Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.**

## Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

**Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)**

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .......... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen € 5,–

Privatanzeige bis 10 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 15 Zeilen € 15,–

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

**Keine Briefmarken senden!**

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt als Scheck bei ❍ Betrag liegt bar bei

Zu verkaufen: Märklin H0-Signale und Zubehör für K-Gleis; Brawa-Leuchten; Viessmann-Magnetartikel-Decoder; LDT-Rückmeldemodule als Fertiggerät; Roco H0-AC-Digital-Lokomotiven. Bitte Liste anfordern. hausmann-alpen@t-online.de.

Manche Firmen machen zu einem Jubiläum ein Preisausschreiben. Aber dann bekommen nur einige einen Preis. Ich mach das jetzt anders. Zu dem Jubiläum „40 Jahre Erhardt Vitrinen" aus Holz mit Glasschiebefenster bekommen alle, die im Jahr 2014 bei mir eine Bestellung aufgeben einen Preis. Alle erhalten von mir einen einmaligen Rabatt in Höhe von 10%. Das habe ich mit meinem Schreinermeister für Sie ausgehandelt. Fordern Sie doch kostenlos und unverbindlich bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** das Prospekt an. Eine Postkarte mit deutlichem Absender genügt. Wenn Sie mir Ihre Spur angeben, werde ich das in dem umfangreichen Prospekt besonders kennzeichnen. Ab 18 Uhr (meistens ja) bin ich unter Tel.-Nr. 0221/8901023 zu erreichen.

**www.modellbahnservice-dr.de**

...eine Spur besser!

MODELL BAHNLAND Magdeburg

**Modellbahnland Magdeburg GmbH**
**Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg**
**Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41**
**www.modellbahnland-magdeburg.de**
**E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de**

**Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör**

***Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!***

**Brawa Spur N Neuheiten 2014/15**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 61115 | Diesellok V 100 DB Bahnbau Ep. V | II/2014 | **92,40 €** |
| 61116 | Diesellok V 100 DR Ep. IV | II/2014 | **92,40 €** |
| 63100 | Ellok E 44 DRG Ep. II | I/2015 | **147,90 €** |
| 63101 | Ellok E 44 DRG Ep. II Digital + Sound | I/2015 | **258,90 €** |
| 63102 | Ellok E 44 DB Ep. III | I/2015 | **147,90 €** |
| 63103 | Ellok E 44 DB Ep. III Digital + Sound | I/2015 | **258,90 €** |
| 63104 | Ellok E 44 DR Ep. IV | I/2015 | **147,90 €** |
| 63105 | Ellok E 44 DR Ep. IV Digital + Sound | I/2015 | **258,90 €** |
| 64300 | Dieseltriebwagen VT 2.09 DR Ep. III Panoramascheibe | IV/2014 | **157,15 €** |
| 64301 | Dieseltriebwagen VT 2.09 DR Ep. III Panoramascheibe Digital + Sound | IV/2014 | **268,15 €** |
| 64302 | Dieseltriebwag. VT 2.09 DR Ep. III | IV/2014 | **157,15 €** |
| 64303 | Dieseltriebwagen VT 2.09 DR Ep. III Digital + Sound | IV/2014 | **268,15 €** |

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
**Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.**

Brückenvielfalt von Z bis 0
**www.hack-bruecken.de**

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 Stück und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

**www.jordan-modellbau.de**

**Gerne übernehme ich die Planung** + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

**www.vgbahn.de**

**N-Bahnkeller**
*Binsfeldstr. 5*
*31688 Nienstädt*
*0177-3784252*
*05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de*
***An und Verkauf von***
***Modelleisenbahn in N/HO Zubehör***
***Digitalumbauten, Anlagenbau***
***und Beratung***
***Vermietung einer 10x11m***
***Schauanlage***

## VERKÄUFE
## Literatur, Video, DVD

Verkaufe umfangreiche Eisenbahn- und Modellbahnliteratur. Modelleisenbahner 1953–2000, evtl. Liste anfordern. Tel./Fax: 03683/602373.

**Achtung N-Bahner!** Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

**www.bahnbuch.de**

Modelrailroader Jg. 50–59 1=40/12= € 400, 60, 61, 63–66, 68, 69, 1=37/10= € 300, 70–79 1=33/10 = € 300. Kpl. Modellbaurevue 66–74 € 150. Alle geb./zus. 950/€ 50 Vers. 0173/4720223.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Verk. Eisenbahnb., vorwiegend Transpress ab 1976–1987, z.B. Eisenb.-Jahrb. 76–85, BR 01, BR 44, Schmalsp. i. Sachs., Reisen m. d. Dampfb., u.v.a., Preis n.Vb. Vogel, 0371/724014.

**www.bahnundbuch.de**

Verk. ca. 120 Video VHS, Eisenbahn + Star der Schiene 1–39 + Video Express 1–69, Preis Stck. 3–4 €. p.kuhlmann@teleos-web.de. Tel.: 0174/2863864.

**Kleinst-Serien Bausätze in Kunststofftechnik**

**NEU** *... für die Nenngröße N*
ist der **BCi-35a** (Altenberger Wagen) als Bausatz in Kleinst-Serie geplant
Ausführung und Zusammenbau wie C4i / B4i-35a - Auslieferung vsl Ende 2014
Verbindliche Vorbestellungen sind **bis 31.05.2014** möglich
Info gegen 1,20 in Briefm. oder neumann.mobakleinserie@arcor.de
Versand nur bei Modellbahn-Kleiserien I. Neumann, Malterstr. 53; 01159 Dresden

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

Verk. Modelleisenbahner in Leder geb., Jahrg. 1954-1957 u. 1968-2000. Voigtsberger, Brennerstr. 40, 99423 Weimar.

Sammlungsauflösung Eisenbahnfachliteratur: Bildbände, Lokbeschreibungen, Eisenbahntechnik, Streckenbahnhöfe, Bw, AW, Privat-, Klein- und Strassenbahnen, Glasers Annalen, Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen, Dienstvorschr. und Lehrbücher, Kursbücher DB/DR und Ausland, Eisenbahnkarten u.v.a. mehr, insgesamt 1200 Positionen. Umfangreiche Liste gratis bei S. Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder Siegfried.Knapp@t-online.de.

## VERKÄUFE
## Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Grenzöffnung DB-DR-Fusion Bahnreform in DB-Zeitg. Blickpunkt Bahn dazu die relevant. Ausg. von 1987–1993 abzugeb. zzgl. Porto. Tel.: 02365/16592, burkhardmenzel@gmx.de.

Märklin Kataloge Jahrgang 1957, 60, 62, 64, 66, 68, 77, 86; Faller 72; Signalbuch. Tel.: 05841/4059.

**Z - N - TT - H0 Gebäude und Zubehör**
**www.schrax.com**

BESTE AUSWAHL – BESTE PREISE – BESTER SERVICE

**IHR BEMO FACHHÄNDLER**

im Möbelhaus Holtmann GmbH
**31683 Obernkirchen** / Gelldorf
An der B65 - Gelldorfer Weg 46
Tel. 057 24/39 94 01 • Fax: –/396 13
E-Mail: hubert@bahnsteig-holtmann.de
**www.bahnsteig-holtmann.de**

BAHNSTEIG HOLTMANN STEIGEN SIE EIN!

**Öffnungszeiten:**
Di. + Fr.: 10–18 Uhr und nach Vereinbarung

***Eisenbahn Dörfler***
**Die Lok die es wirklich gibt!**

| | | |
|---|---|---|
| **Roco** | **72290** | **€ 249,95** |
| **WS** | **78290** | **€ 319,95** |

**Die echte E 03 001 steht vom 01.04.2014 bis 30.10.2014 im DB Museum Nürnberg**

Eisenbahn DÖRFLER · seit 1920 · Inh. Rudolf A. Böhlein · Färberstr. 34/36 · 90402 Nürnberg
Tel. 0911/227839 · Fax: 0911/2146105 · www.eisenbahn-doerfler.de; Versandkosten in Dtld. 6,80 €
Auch in 96317 Kronach, Andreas-Limmer-Str. 11

***Digital-Profi***

werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
**Märklin-Motorola und DCC**
sowie die Rückmeldesysteme
**s88, RS und Roco!**
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.**ldt-infocenter**.com

LDT
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382

TILLIG-Clubhändler

**Modellbahnbox Karlshorst**
**Modelleisenbahn-Fachgeschäft**

**Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin**
**Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41**
**Öffnungsz.: Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr**
**E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop**

EUROTRAIN®

## GESUCHE
# Dies + Das

Suche Ade Fensterrahmen von B4üm54 aus Bausatz 330103 oder vergleichbar, Einzelteilnr. 3009/011. Rahmen sind 2x gebrochen und Ade kann kein Ersatz liefern! Thomas Brodersen, Saturnstr. 5, 42699 Solingen. Tel.: 0212/331849, E-Mail: tbrodersen@web.de.

**Wir suchen ständig große Modell**eisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.



Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen u. Sammlungen, sowie Geschäftsauflösungen. Seriöse Bar-Abwicklung. 06421/1867324, 0177/3147538, info@123modell bahnwelt.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Hersteller und Größen. 0177/2860619, rufe zurück.

Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug europaweit. Alle Spurweiten und Marken, Märklin, Fleischmann, Roco etc. Persönliche, diskrete Abwicklung. Herr Henning, Tel.: 07146/2840182, modelleisenbahn-ankauf.com, henning@modelleisen bahn-ankauf.com.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Suche Modelleisenbahnen Spur 1, LGB und Spur 0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

**Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn.** Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche möglichst gebraucht, aber Top-Zustand: Bachmann Spectrum G-Scale (Spur G, 1:20,3) Shay-Lok DCC (digital), Sound (auch Tsunami) und Smoke (Rauch), 2-Truck (2-teilig), 3 Zylinder. Angebote (möglichst aus dem deutschsprachigen Raum) an: W. Peetz, Tel.: 030/4239201.

## GESUCHE
# Fahrzeuge 0, I, II

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

**Märklin, LGB, Trix, Fleischmann,** Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

**Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit.** Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich.










Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.



## GESUCHE

## Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche von Roco in H0e Mariazeller Lok in Braun u. Gelb-Rot sowie Wagen. Neuwertig! Tel.: 0162/8065414 (18 Uhr).

Suche neuwertige originalverpackte Märklin-Loks/Triebwagen mit Anleitung, Prüfsiegel der 50/60er Jahre. Tel.: 0175/5950110 oder 02253/6545 (abends).



Suche von Bemo Gepäckwagen D4212 (Bemo Katalog Nr. 3269 122). Tel.: 07159/8504.

Suche Flm.: Bierwg. 534101 Humbser-Bräu; 865341 Berliner Kindl; 855865 Hansa; 865349 Schultheiss; 581109 Löwenhof; 845341 Stuttgarter; 825341 Mühlen Kölsch; 875346 Franziskaner; 534102 Apoldaer. Werbewg.: 985214 Busch-Automobile. FM-Hauptkatalog H0 2007/08. Bitte nur neu- oder neuwertig anbieten. Mail: goldisch@borco.de.

Suche: Fleischmann-Kühlwagen 5325 Beck's Bier, Mittenselbstentladewagen 5502, Tiefladewagen 5298. Bitte nur neuwertige Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche Fleischmann H0 BR 86513 Kat.-Nr. 408606, neuwertig od. gebraucht. Bartuschat, Goldenes Horn 70, 12107 Berlin. Tel.: 030/7035962.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.

Suche alte Tenderlok BR 62001 der DR aus alter DDR-Prod. Die Lok hat Wagner-Windleitbleche und fährt mit Dreileiter Gleichstrom. Auch defekt. Tel.: 03425/922594.

**Lil.-Nr. 240065** = Schwerlastwgg. m. U-Boot (= Set-Nr. 1/SoSe) m. Torpedo-Wgg. jew. im Top-Zust. + mit OVP. Ang. bitte an heliwo@gmx.de.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Brawa, Fleischmann, Bemo, Hag, Trix, Roco usw. Bevorzugt große Sammlungen, gerne auch Lagerüberbestände oder Ladenauflösungen, Ankauf auch in Österreich oder in der Schweiz. Tel.: 07543/3029064, E-Mail: mhoepfer@web.de, www.lokomofreund.de/Ankauf.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Samml., ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei. Seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313. Fax: 09701/9079714.

H0-Sammlung, auch Schmalspur sowie Einzelstücke von privatem Sammler gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.



Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.



**Märklin, LGB, Trix, Fleischmann,** Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

**Ankauf von Märklin alt u. neu** in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

**Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn.** Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche: Fleischmann Lok 4177 Bauzeit ab 1997, Lok Nr. 50 493. Bitte nur neuwertige Modelle ohne Gebrauchtspuren anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche Dolischo H0e 2095 in Rot! Schriftliche Angebote an Helmut Müller, Ripuarierstr. 6 in 41462 Neuss-Furth! Tel.: 02131/201985 ab 18.00 Uhr.



## Liebe Inserenten!
## Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
## Ihre Anzeigenabteilung

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

## GESUCHE
## Fahrzeuge TT, N, Z

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

**Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn.** Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.



TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modell bahn-erftstadt.eu.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

**Märklin, LGB, Trix, Fleischmann,** Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.



Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

## GESUCHE
## Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche: Röwa Katalog von 1969, 1970/71 sowie große Röwa Prospekte von 1970. Bitte nur unbeschädigte Artikel anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

## GESUCHE
## Fotos + Bilder

**Original-Dias u. Negative, DB vor** 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Suche Fotos GVG 109er, Strecke, Berlin, Mukran, DVD? B. Sohl, Neuseserstr. 7, 91074 Herzogenaurach.

## SONSTIGES

**www.menzels-lokschuppen.de**

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Wohn-/Ferienhaus, Westungarn, 60m², Grund 800m², Gartenbahn 184 mm-Spur, viel Nebengelass, Garage, Werkstatt, Garten, alles im Ort, 15 T€, Email: bahnklaus@ok.de.

www.remiwelt.com
Beleuchtungen

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

**www.kieskemper-shop.de**

**Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen,** hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

**www.puerner.de**

**Gerne übernehme ich die Planung** + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

15.06.: 1. Tag der offenen Tür bei den Modellbahnfreunden 61118 Bad Vilbel, ehemalige Bücherei im Hallenbad, von 13–18 Uhr. Info-Tel.: 06101/127421 oder 84910.

**www.modellbahnen-berlin.de**

**www.modell-hobby-spiel.de**
– News / Modellbahnsofa –

## URLAUB
## Reisen, Touristik

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

**Urlaub bei Eisenbahnfreunden:** Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. FeWo/App. ***/**** ab € 33,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Z. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

**www.fewofitzner.de**

Komf. Ferienh. in Wenigerode/Harz ganzjährig zu vermieten. Direkter Blick auf die Stadt und die Harzquerbahn. Sieben Minuten zur Stadt. Tel.: 03943/634842, www.hemp-wernigerode.de.

**Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m²,** 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

**Wernigerode/Harz**, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Urlaub im Erzgebirge, FeWo in Joehstadt, 800 m z. Pressnitztalbahn, WZ, Küche, Bad, 2 Pers., € 30,– ÜN. Tel.: 037343/88000.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

**www.Ferienhaus-Freudenstadt.de**

Ferien mit der Konus-Gästekarte = kostenlose Fahrt im ÖPNV im gesamten Schwarzwald: Bräunlingen, ruhige FeWo im Gebiet der Höllental-, Dreiseen- und Schwarzwaldbahn. Ab 28 €/Tag, NR, TV, Internet, Tiere erlaubt, viele Ausflugsmöglichkeiten. Tel.: 0771/61307, E-Mail: swfitzner@freenet.de, www.fewofitzner.de, Hausprospekt anfordern.

**Schwarzwald Bauernhof Ferien,** Urlaub bei Eisenbahnfreunden, Nähe Schwarzwaldbahn Biberach/Bd. ca. 5 km, Modellbahn Hausach 18 km, kostenlose Fahrt ÖPNV mit KONUS-Gästekarte u. Schwimmbadeintritt. **Unser Hof liegt in einem ruhigen** Seitental in reizvoller Einzellage, FeWo/App. 28,–/36,– €/Nacht, 2 Pers., Tiere, Forellenteich, Hofprodukte, Hausbrennerei, Edelbrände, Trampolin, Spiel-Grillplatz, Terrasse, Pool, Liegewiese. info@gureth.de, Tel.: 07835/1379, www.Gureth.de, 77736 Zell a.H.

## BÖRSEN
## Auktionen, Märkte

**28. u. 29.06. Konstanz Bürgersaal,** St.-Stephans-Platz, Modelleisenbahn – Modellautomarkt, Sa. 18–23 Uhr, So. 9–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

12.07.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

**www.star-maerkte-team.de**

# Vom Silberling zum Triebwagen

## Aus einem Wagen entsteht ein Großraumtriebwagen der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE).

Die Grundlage bildet ein Gartenbahn-Silberling von Piko, an dem wir die charakteristischen Stirnfronten aus Polystyrol selbst gefertigt und angeklebt haben. Die Drehgestelle wurden demontiert und durch zwei Antriebsblöcke von REA Aristo ersetzt, dabei wurden die typischen Minden-Deutz-Drehgestellblenden der Piko-Drehgestelle an die Antriebsblöcke montiert. Wesentlich ist die Farbgebung für die Wirkung des Fahrzeugs. Der Wagen wurde komplett zerlegt, die zu lackierenden Teile wurden leicht angeraut und anschließend mit Waschbenzin gereinigt. Dann lackierten wir den Rahmen schwarz, das Gehäuse purpurrot (RAL 3004) und das Dach silbern und die schwarze Zierlinie brachten wir von Hand an. *Luis u. Jürgen Heinrich*



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Für Freunde norddeutscher Klein-und Privatbahnen ist der MaK-GDT der Osthannoverschen Eisenbahnen AG eine Bereicherung.

## GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

## AUS DER IDEENKISTE

### Granit aus der Sprühdose

In vielen Baumärkten gibt es in der Farbenabteilung diverse Effektlacke in Sprühdosen, so auch verschiedene Sorten „Graniteffekt“. Für den Modellbahner interessant sind hierbei vor allem die hellgraue und weiße Variante. Hiermit lässt sich zügig eine raue, körnige Struktur und gleichzeitig ein kontrastreiches farbiges Ergebnis erzielen. Der Lack trocknet binnen 24 Stunden aus, nach 20 bis 40 Minuten eingestreute, fein gesiebte Erde auf Vorsprüngen, in Nischen und an den Übergängen haftet noch sehr gut, ohne die Felsfarbe anzunehmen. *Thoralf Weihe*

# Das Innenleben im Eigenbau

## Kostengünstige Stellwerksinneneinrichtung

Weil mir die Stellwerkseinrichtungen zu teuer sind, habe ich diese kostengünstig aus Haushaltsmaterialien selbst gebaut. Benötigt werden grüne Knetmasse, grauer und schwarzer Tonkarton sowie Wasserfarben. Für die Weichen- und Signalhebel werden aus schwarzem Karton gewehrförmige Hebel (Höhe rund 1,5 cm) ausgeschnitten. Auf diese werden dann aus grauem Karton gelochte Kreise (sollen die Drahtrollen darstellen) mit gewöhnlichem Bastelkleber aufgeklebt. Die fertigen Hebel werden auf dem aus zwei Millimeter starkem, grauen Karton gefertigten Boden geklebt. Natürlich muss der Boden an die Stellwerksgröße angepasst werden. Für die Streckenblockeinrichtung wird ein Quader mit geeigneter Größe aus grüner Knetmasse geformt. Anschließend wird Draht mit 1-mm-Durchmesser in eine kantige S-Form mit einem halben Millimeter Länge in Serie produziert und schwarz lackiert. Diese Teile werden nun in die Oberseite des Knetmassenblocks gesteckt. Jetzt werden aus dem selben Draht Stücke mit fünf Millimetern Länge hergestellt und auf halber Höhe in den Knetmassenblock gesteckt. Die nun fertige Streckenblockeinrichtung wird auch auf den Boden geklebt. *Tom Ruhnke*

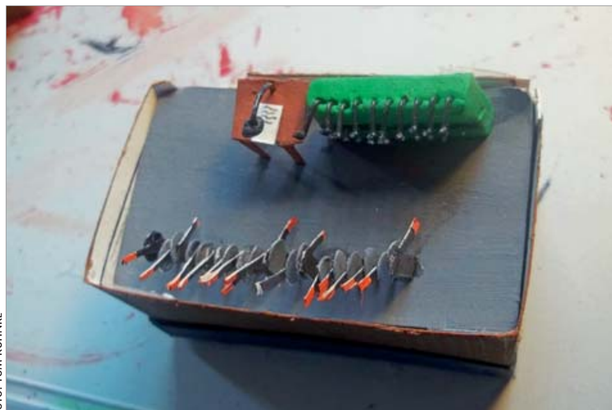


FOTO: TOM RUHNKE

**Die filigrane Inneneinrichtung erkennt man erst nach Abnahme des Daches richtig gut.**











DEUTSCHES
DAMPFLOKOMOTIV
MUSEUM

*Neuenmarkt/Oberfranken*

www.dampflokmuseum.de

# HIGHLIGHT 2014

## › Großes Dampf-Festival mit Treffen betriebsfähiger Dampflokomotiven der Baureihe 01, Samstag und Sonntag, 20. und 21. September 2014

Das Deutsche Dampflokomotiv Museum präsentiert für alle Eisenbahnbegeisterten ein ganz besonderes Highlight – am 20. und 21. September 2014 treffen sich, mit einer Ausnahme, alle derzeit betriebsfähigen Dampflokomotiven der Baureihe 01 in Neuenmarkt.

Neben Fahrten im Halbstundentakt über die Schiefe Ebene, die erste europäische Eisenbahnsteilstrecke, haben die Gäste Gelegenheit, an beiden Tagen eine große Lokparade und eine illuminierte Nachtparade auf dem Museumsgelände zu erleben.

Bestaunen Sie alle diese Lokomotiven in Aktion auch bei einer Wanderung über den neugestalteten acht Kilometer langen Lehrpfad entlang der Schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast.

**Erwartet werden die Lokomotiven:**

| | |
|---|---|
| 01 066 aus Nördlingen | – Bayerisches Eisenbahnmuseum |
| 01 180 aus Nördlingen | – Bayerisches Eisenbahnmuseum |
| 01 118 aus Frankfurt | – Historische Eisenbahn Frankfurt |
| 01 1066 aus Stuttgart | – UEF Historischer Dampfschnellzug |
| 01 533 aus Ampflwang | – ÖGEG Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte |
| 01 0509 aus Jöhstadt | – Pressnitztalbahn |
| 01 202 aus der Schweiz | – Verein Pacific 01 202 |
| 01 150 aus Heilbronn | – Stiftung Deutsche Eisenbahn |

**Das Deutsche Dampflokomotiv Museum besuchen zusätzlich die Lokomotiven:**

| | |
|---|---|
| 57 2770 aus Ampflwang | – ÖGEG Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte |
| 64 491 aus Ebermannstadt | – Dampfbahn Fränkische Schweiz |

**Informationen zu allen Veranstaltungen im Deutschen Dampflokomotiv Museum erhalten Sie unter Telefon: +49 (0) 92 27 57 00 oder www.dampflokmuseum.de.**

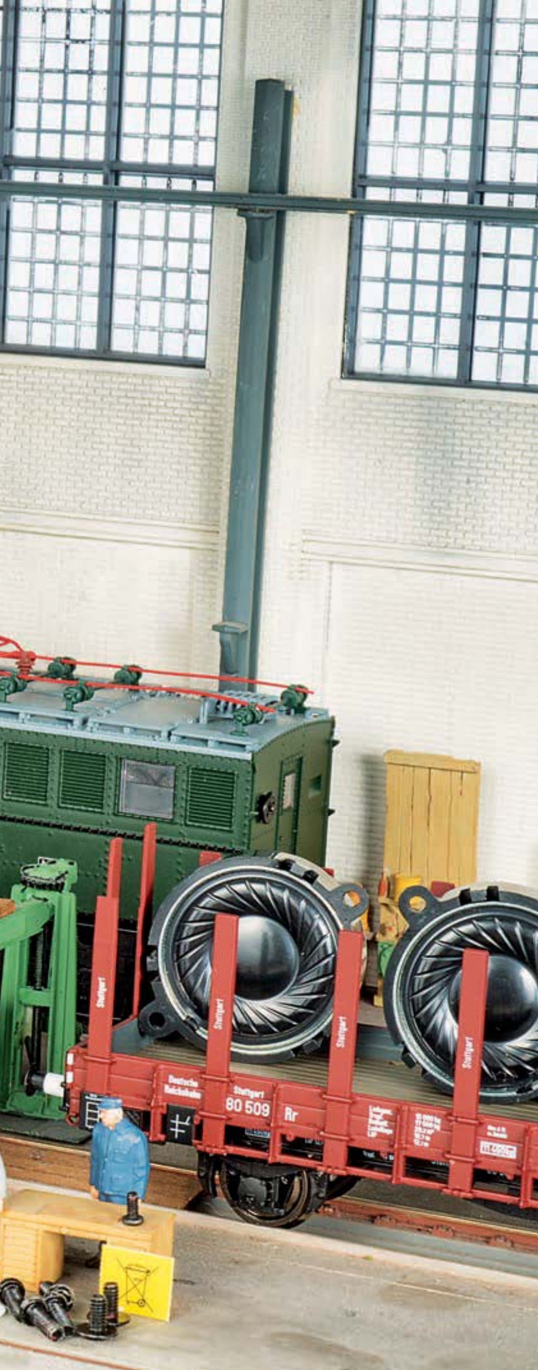




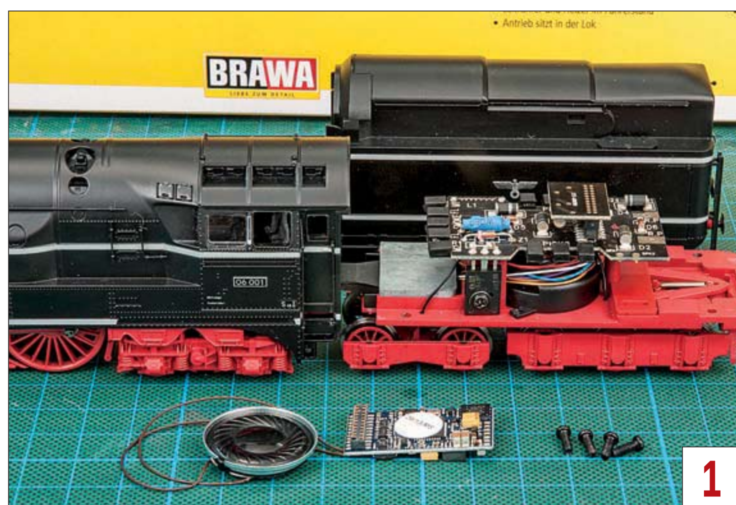

Lok-Umbau und Sound-Einbau sind in aller Munde. Doch haben Sie so etwas schon gemacht? Sie trauen sich nicht? Da sind Sie nicht allein. Vielleicht baut unser Erfahrungsbericht die Hemmschwellen ein wenig ab.

# Zwei Loks aus der Krachmacherstraße

Mir ging es auch nicht anders. Zunächst war da ein großer Respekt vor allem Digitalen. Welche Komponenten eignen sich, welche Decoder und welche Lautsprecher? Was passt zusammen und hat das überhaupt Platz in den beiden Lokmodellen, die da als Umbaukandidaten meinen Schreibtisch ungeduldig belagerten? Da stand die mächtige 06 von Brawa, die es ab Werk aktuell nicht mit Sound zu kaufen gibt, und die nicht weniger impo-



Im AW Fürstenfeldbruck warten zwei Lokomotiv-Exoten auf die Endmontage. Zunächst ruht noch die Arbeit, denn die liebe Presse braucht ihr Foto.




Der Umbau der 06 von Brawa sollte einfach vonstatten gehen. Das Tendergehäuse lässt sich einfach abschrauben und die benötigten Einbauteile sind nur deren zwei, ein Sounddecoder mit 21-poliger Schnittstelle und der dazu gelieferte Rundlautsprecher.

sante E 95, beide im Maßstab 1:87. Die 06 ist immerhin für Sound vorbereitet, da sollte das Nachrüsten doch nicht schwer sein, oder? Die etwas ältere E 95 hingegen wurde nie ab Werk mit Sound ausgeliefert. Ein Blick unter das Gehäuse ließ aber hoffen, dass Decoder und Lautsprecher unterzubringen sein müssten. Schließlich gibt es auch sehr viel kleinere Modelle, die schon zur Krachlok umgebaut wurden ...

Im Zweifelsfall gibt es außerdem Fachleute, zwei davon reichen für mindestens vier Meinungen. Zaudern und Zögern sind die Folge. Allerdings: Sobald ein Projekt richtig angepackt ist, lassen sich viele Fragen doch vergleichsweise einfach und schnell lösen, man sollte nur am Ball bleiben. Alle großen Digital-Hersteller bieten aufeinander abgestimmte Sortimente an. Man tut gut daran, anfangs bei einem Hersteller zu bleiben und auf dessen Erfahrung zu vertrauen. Für mein Umbau-Projekt, in

## Für den Umbau hilft das ESU-Programm

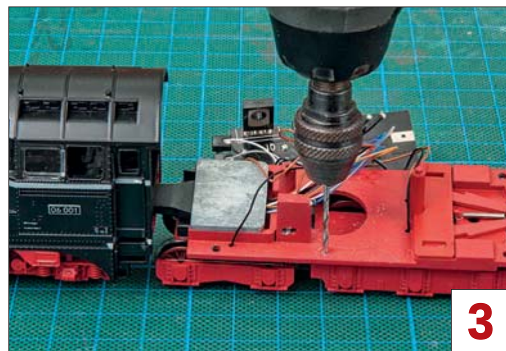
dem die Loks für das DCC-System hergerichtet werden sollten, hieß das, Informationen auf der ESU-Website zu sammeln, auszuwerten und im Zweifelsfall die ESU-Leute einfach mal zu fragen.

Die aktuellen Loksound-V4.0-Decoder gibt es für viele Baureihen mit fertig bespieltem Sound mit der bekannten achtpoligen Schnittstelle. Die Brawa-E 95 hat eine solche Schnittstelle. Prima. Der Decoder passt mit seinen Abmessungen wohl gut in einen der Vorbauten der E-Lok. Das dort eingebaute Ballastgewicht lässt sich einfach abschrauben. Nur, den Sound der E 95 gibt es nicht im ESU-Angebot, und auch sonst nirgends. Es mangelt einfach an geeigneten Tonaufnahmen der schon lange leblosen Lokgattung. Als Ersatz muss der Klang der E 94 herhalten, immerhin eine ähnlich schwere E-Lok mit Tatzlagerantrieb. Der von ESU mit diesem Sounddecoder mitgelieferte Rundlautsprecher passt allerdings nicht in die Vorbauten der Brawa-Lok. Stattdessen wird ein ESU-Rechteck-Lautsprecher 50330 verwendet. Soweit wäre diese Lok klar zum Umbau.

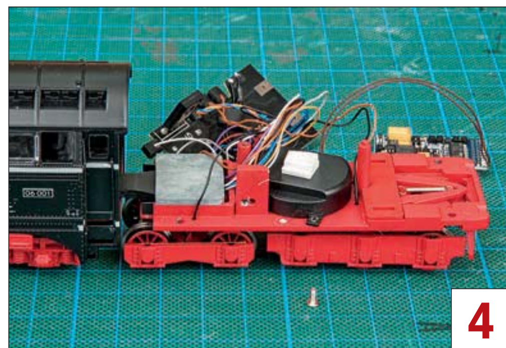
Die 06 trägt eine 21-polige Schnittstelle im Tender. Einen dazu passenen Loksound-V4.0-Decoder gibt es ebenfalls, allerdings nicht mit fertig aufgespieltem Sound. Dazu später. Immerhin passt der mitgelieferte



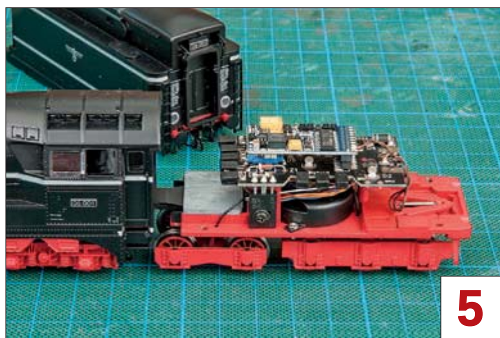
Nach Abschrauben der Platine wird die verklebte Lautsprecherkapsel abgehebelt.



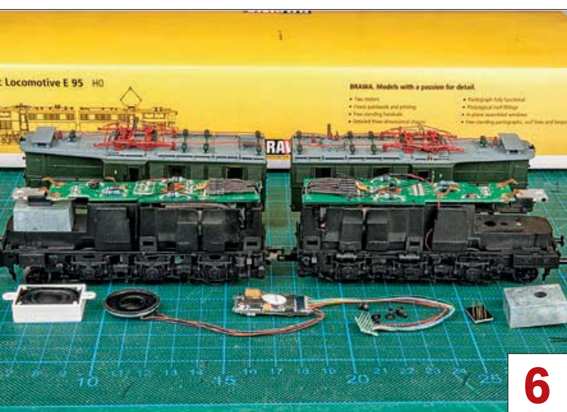
Die neue Kapsel sollte fest mit dem Chassis verbunden werden, daher: Löcher bohren ...



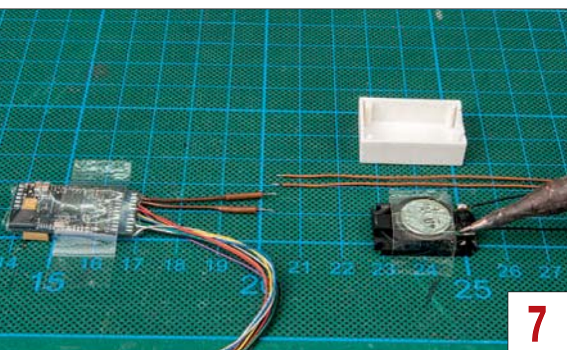
... und Kapsel mit zwei kleinen selbstschneidenden Schrauben aus der Restekiste befestigen.


5

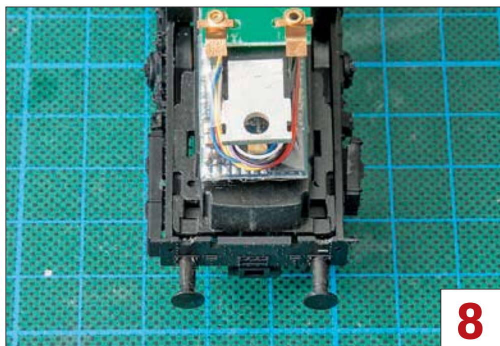
Nun kann die Platine mit dem ESU-Loksound-V4.0-Decoder bestückt werden.


6

Wegen der zwei Lokhälften etwas komplizierter gestaltet sich der Umbau der E 95.


7

Am Decoder und am Lautsprecher sind neue Verbindungskabel anzulöten.


8

Der Sounddecoder mit Kabeln findet in einem der Vorbauten knapp seinen Platz.

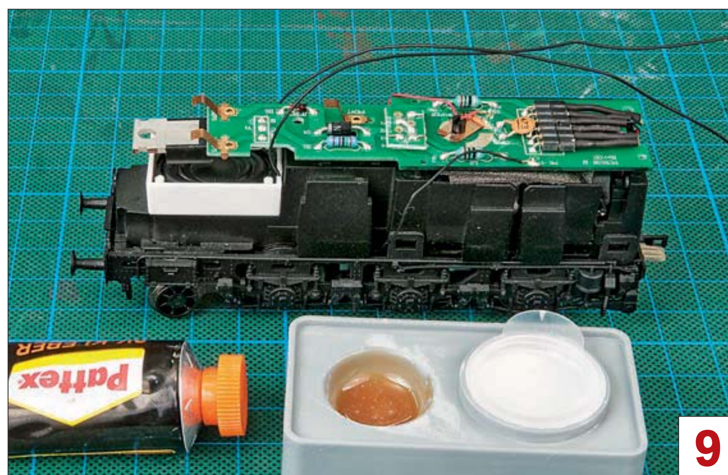
Lautsprecher samt Schallkapsel in den vorgesehenen Einbauraum im Brawa-Tender. Der nachträgliche Einbau des Decoders und des Lautsprechers gelingt problemlos.

## Der 06-Umbau erweist sich als einfach

Auf das Bohren der beiden Löcher für eine Schraubverbindung für die Lautsprecherkapsel (Achtung auf die Späne, sorgfältig absaugen, die gehören nicht in Decoder- und Platinen-Nähe!) könnte man auch verzichten und stattdessen kleben.

Auch der Umbau der E 95 ist kein Hexenwerk. Wichtig ist, die richtige der beiden Lokhälften für den Einbau des Decoders zu nutzen. Das steht in der Brawa-Betriebsanleitung. Als Einbauraum stehen also die beiden Vorbauten zur Verfügung. Der Decoder mit fertiger Kabelverbindung zum Schnittstellenstecker hat gerade mal so Platz, man setzt ihn mit Doppelklebeband etwas schräg ein, damit das Lokgehäuse wieder passt.

Die Lautsprecherkapsel wird ihrer Befestigungsfüße beraubt und dann mit Zweikomponentenkleber auf das Lokchassis geklebt. Ein paar Gedanken musste ich mir über die Kabelverbindung zwischen Decoder und Lautsprecher, verteilt auf die beiden Lokhälften, machen. Ein netter Kollege empfahl mir schließlich fertig verdrahtete Mikro-Steckersets RM 1,0 Sc/Sc, bestellbar im Internet. Die voreilig schon verlöteten Kabelverbindungen wurden noch einmal neu, diesmal direkt von der Steckverbindung aus, verlegt. Man kann die Kabel entlang des Brawa-Kabelstrangs recht einfach nach oben über die Platine führen und dort mit den vom Decoder beziehungsweise vom Lautsprecher kommenden Drähten verlöten – dabei die Isolierung nicht vergessen! Anschließend können das Gehäuse aufgesetzt und die Lokhälften verbunden werden. Die neue Steckverbindung



9

In der anderen Lokhälfte wird unter dem Vorbau der Rechteck-Lautsprecher verklebt. Das dortige Ballastgewicht wurde vorher abgeschraubt.



10

Beide Lokhälften sind nun mit Sounddecoder beziehungsweise Lautsprecher ausgestattet. Was noch fehlt, ist eine geschickte Lösung für die Kabelverbindung beider Komponenten.

setzt man mit zwei Pinzetten zusammen. Und tatsächlich, die E 95 wurde zur Soundlok und zeigt mit dem ESU-Decoder exzellente Fahreigenschaften.

Was nun noch fehlte, war der passende Sound zur als erstes umgebauten 06. Diesen gibt es auf der ESU-Website zum Herunterladen. Man speichert dabei eine .esux-Datei. Und nun? Will man alles selbst machen, benötigt man zum Aufspielen des Sounds auf den Decoder den ESU-"LokProgrammer", bestehend aus Hard-

## ESU-„LokProgrammer" kommt zum Einsatz

ware und Software. Die Software zum „LokProgrammer" gibt es ebenfalls als (immer aktuellen) Download auf der Website. Die Installation ist mit den heutigen Betriebssystemen keine Zauberei und sollte einfach gelingen. Als Hardware benötigt man den eigentlichen „LokProgrammer", ein mittlerweile schwarzes Kästchen mit Netzteil, Gleisanschluss und serieller Schnittstelle als Eingang. Heute sind die meisten PC nur mehr mit USB-Schnittstellen ausgestattet. Daher benötigt man noch ein Adapterkabel zwischen USB-Anschluss am PC und dem „LokProgrammer". ESU bietet mittlerweile ein auch zu Windows 7 passendes Kabel an. Sind mögliche Treiber- und Hardware-Probleme im PC gelöst (es klappte auf meinem Rechner zunächst nicht reibungslos), reicht ein Doppelklick auf die heruntergeladene Sound-Datei. Es öffnet sich die „LokProgrammer"-Software, und mit einem Mausklick auf den richtigen Button wird der Sounddecoder der Lok (diese steht auf einem von der Anlage getrennten Programmiergleis) bespielt. Das dauert etwa 20 Minuten. Man kann mit dem „LokProgrammer" die Decoderfunktionen auch gleich testen, und tatsächlich: Auch die Brawa-06 ist zur Soundlok geworden. Für die E 95 kann mit der Software sogar noch eine preußische Pfeife aufgespielt werden. Ich hatte anfangs meine Zweifel, sie erwiesen sich als weitgehend unbegründet. Man darf sich von manchen Problemchen nur nicht aus der Ruhe bringen lassen. □ *Andreas Bauer-Portner*




11 Dazu wurde eine zweipolige Mini-Steckverbindung verwendet, die ohne großen Aufwand oberhalb der stromführenden Brawa-Lokkupplung ihren Platz findet.



12 Der Decoder der 06 braucht nun noch den lokspezifischen Sound. Der ESU-„LokProgrammer" (Soft- und Hardware) bietet sich dazu als einfach zu bedienendes Werkzeug an.

BR06
Einheitslok Baureihe 06, Typ 2'D2' h3

Download H0

Die Deutsche Reichsbahn lackierte Mitte der dreißiger Jahre ihre Stromlinienlokomotiven in elegantem dunklem Rot. Auch die BR 06 soll einen solchen Anstrich bekommen haben. Einige Illustrationen belegen dies.
Beschreibung ausblenden

Lokbild
Merkblatt

Artikelnummer(n): 17431
Hersteller: Brawa
Letzte Änderung: 02.04.2012

Funktionstabelle

Funktionen (LokSound)

| Taste | Funktion | Soundslots | Lautstärke CVs | Lautstärke Wert |
|---|---|---|---|---|
| Licht | Licht vorn, Lichtmaschine | 4 | 283 | |
| F1 | Sound ein/aus, Sieden | 1, 9 | 259, 323 | |
| F2 | Pfeife | 3 | 275 | |
| F3 | Kuppeln | 6 | 299 | |
| F4 | AUX1 | | | |
| F5 | Injektor | 11 | 339 | |
| F6 | Beschleunigungs-/Bremszeit, | | | |

13 Der passende Sound kann samt Informationen zur Funktionsbelegung von der ESU-Website heruntergeladen werden.

14 Mit dem „LokProgrammer" lässt sich der Sounddecoder per Mausklick neu bespielen.

15 Nach persönlichen Vorstellungen lassen sich noch einige Sound-Parameter verändern.

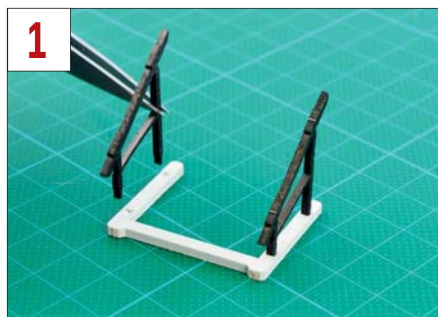
Solarparks prägen immer häufiger unsere Landschaften. Liebhaber der modernen Welt kommen im Modell an diesen Wegmarken kaum vorbei.

Dank des Viernheimer Modellbahnzubehör-Herstellers Busch klappt die Energiewende doch noch, zumindest im Maßstab 1:87. In jüngster Zeit ist ein ganzes Sortiment zum Thema Solarstrom in den Handel gekommen.

# Sommerzeit

Kreativität ist alles im Team um Busch-Chef Jörg Vallen. Kaum eine Spielwarenmesse der letzten Jahre verging ohne eine Busch-Neuheit, die es zum Gesprächsstoff brachte. Schon immer lag der Fokus der Busch-Ideenschmiede dankenswerterweise auch auf modernen Themenwelten und nicht nur auf der guten alten Zeit. So verwundert es nicht, dass man sich bei Busch jetzt der aktuellen Ära der erneuerbaren Energien mit all den Solaranlagen auf Dächern und ehemals brach liegenden Ackerfeldern annahm.

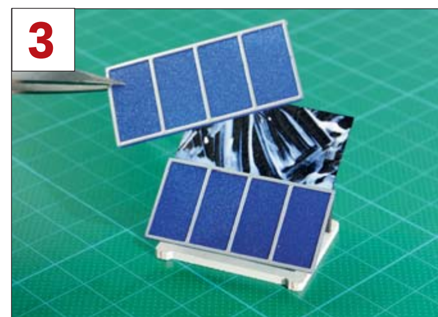
Modellbahner, die sich den aktuellen Epochen V und VI widmen, können aus mehreren Bausätzen zum Thema Solarenergie wählen. Neben hohen Solar-Pa-



Das Grundgerüst der starren Kollektoren ist einfach aufgebaut und schnell geklebt.



Fehlt nur noch die Trägerplatte für die Solar-Paneele.



Wenn die Solarelemente aufgeklebt sind, ist das Bauteil auch schon fertig.



neelen (Busch-1162) auf massiven Betonständern, die sich beim Vorbild nach der Sonne ausrichten lassen, werden auch niedrige unbewegliche Gestelle mit Kollektoren (Busch-1161) angeboten, wie sie aus Kostengründen in den meisten Solarparks aufgestellt werden. Wer einen solchen darstellen möchte, findet bei Busch ebenso passendes Zubehör wie etwa einen Bausatz für ein kleines Trafohäuschen (Busch-1570), das sich auch andernorts sehr gut einsetzen lässt, oder den erforderlichen hohen Maschendrahtzaun.

Für Wohngebiete interessant sind die Carports mit Solardach (Doppelcarport, Busch-1572, oder Einzelcarport, Busch-1573 beziehungsweise -1571 mit Ziegeldach und Solar-Paneelen).

Wohin aber nun mit dem gewonnenen Modellbahn-Strom? Auch daran hat der Hersteller gedacht und bietet eine Stromtankstelle (Busch-1160) mit mehreren Zapfsäulen an. Dort können die 1:87-Elektroautos ihre Energiereserven auffrischen.

An einem verregneten Sonntag habe ich mir die Bausätze vorgenommen. Der Zusammenbau war denkbar einfach und ist auch von wenig geübten H0-Bauherren sicher zu bewältigen. Alle Teile sind dank Lasercut-Technik passgenau, die Solar-Paneele sind aus Kunststoff und in ihrer Wirkung vergleichsweise realistisch.

Begonnen habe ich mit der Montage der hohen Solarkollektoren. Übersichtlich und gut bebildert ist die Bauanleitung, von der ich in einem Punkt etwas abgewichen bin: Die in den Betonsockel gesteckten Trägerstangen habe ich nicht verklebt, sondern lediglich gesteckt. So kann man die Kollektoren später drehen und wer es sich zutraut, könnte diese sogar über einen un-



5

Jetzt fehlt im Grunde nur noch die Motorisierung der Lichtfallen, oder?



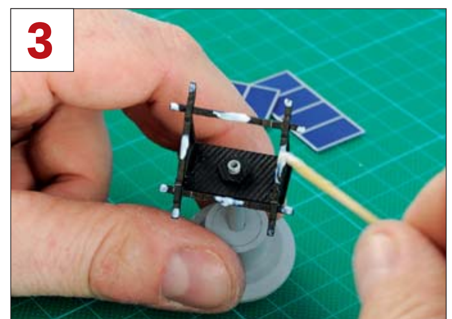
1

Auch die komplexeren Solarkollektoren machen bein Zusammenbau keine Mühe.



2

Zuerst erfolgt die Montage des beweglichen Standfußes.



3

Anschließend ist das Gestell für die Siliziumscheiben zu montieren.



4

Als letztes werden wieder die blauen Energiequellen aufgeklebt.

ter die Platte montierten Antrieb bewegen. Vor dem Aufsetzen der Solareinheit wurden die Betonsockel mit grauem Zinkspray gespritzt, um so einen matten Betonfarbton zu erhalten. Wer ein größeres Solarfeld anlegen möchte, sollte wie beim Vorbild auf die flachen Kollektoren von Busch zurückgreifen. Auch diese sind mühelos und fix montiert. Die Traggestelle bestehen ebenfalls aus lasergeschnittenem Karton, der exakt passt. Der Packungsinhalt besteht aus je sechs Kollektoren; so kann man mit geringem Aufwand schnell größere Flächen gestalten.

Passend zu den beiden Solar-Sets gibt es noch das Trafohäuschen. Dieser Bausatz besteht mit Ausnahme der Tür und der Lüftergitter ebenfalls aus gelasertem Karton.



Der sauber gelaserte Karton erleichtert den Zusammenbau des Trafohäuschens.



Auch die Montage der Verkleidung sitzt perfekt bei gewissenhaftem Arbeiten.



Das kleine Trafogebäude wirkt authentisch und ist vielfältig einsetzbar.



Die Billlig-Garage, neudeutsch Carport, kann nun sogar Geld verdienen.



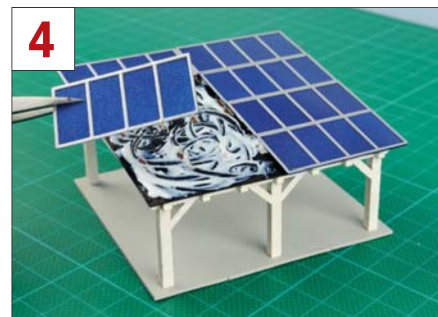
Die exakt gelaserten Kartonbauteile sind in Windeseile montiert.

Nach dem Austrennen der einzelnen Teile können diese mit Alleskleber gemäß der Anleitung zusammengefügt werden. Ich verwendete für die Bausätze UHU-Alleskleber, an schwer zugänglichen Stellen, wo es auf einen feinen Auftrag ankommt, benutzte ich einen Zahnstocher. Die dem Dach beigefügten Kunststoffführungen sollte man, um einen genauen Sitz des Dachinnenteils zu gewährleisten, verwenden. So lässt sich auch die Umrandung exakt anbringen. Eine Alterung des Modells ist nicht unbedingt erforderlich, da die Außenwände in einem schönen matten Farbton gehalten und auch in der Realität meist recht sauber sind.

Denkbar leicht gestaltet sich schließlich der Zusammenbau eines Carports, in unserem Fall die Doppelvariante. Man sollte an dieser Stelle beim Aufsetzen der Längsträger die Aussparungen genau beachten, diese sind extra im passenden Winkel zugeschnitten! Das Anbringen der Solar-Paneele funktioniert wie bei den anderen Bausätzen, nur sollte man exakt und rechtwinklig arbeiten, um am Ende ein schönes Gesamtbild zu erhalten. Ein Tipp: Die Balken, die laut Anleitung in die Bodenplatte geklebt werden, kann man problemlos ohne Klebstoff in diese einstecken. So kann man den Carport später ohne Bodenplatte



Zwei Pkw passen bequem unter das Schutzdach, das als kleines Kraftwerk dient.



Das Aufkleben der Kollektoren sollte sauber im rechten Winkel erfolgen.

aufstellen. Der Eindruck vom fertigen Modell überzeugt. In die maßstäbliche Behelfsgarage passen auch zwei dicke SUV..

Zum Schluss habe ich mir den Bausatz der Solartankstelle vorgenommen. Enthalten sind ein Pflasterplatz sowie verschiedene E-Zapfsäulen, welche man schlicht an den Parkplätzen festklebt. Zudem ist ein Solarkollektor im Lieferumfang enthalten.

Allen Bausätzen liegen thematisch passende Schilder und Plakate zum Ausschneiden bei.

Mein Fazit: Reichlich Bastelspaß vor allem auch für Einsteiger und ungeübte Modell-Bauherren, welche die moderne Welt auf der Modellbahn nachbilden wollen. □ *Stefan Groß/al*



Den passenden E-Smart haben die Viernheimer natürlich auch im Lieferprogramm.




Die Traxxform ist gut umgesetzt. Die angespritzten Scheibenwischer wirken authentisch. Lediglich die Luftschläuche sollten Zurüstteile sein.



Das seitliche Lüftergitter ist eine Augenweide. Darunter erkennt man an den Anschriften Pikos hohe Kompetenz für feinste Bedruckungen.

Piko hat soeben ein H0-Modell der neuen DBAG-Baureihe 245 auf den Markt gebracht. Ein Schnellschuss ist die neue Expert-Lokomotive dennoch nicht.

# 1. Platz Piko!

Wieder einmal hat das Piko-Team das Rennen gewonnen und die erste 245 ausgeliefert. Andere Hersteller stecken noch in der Konstruktionsphase, da liegen die Sonneberger Modelle schon in den Ladentheken. Respekt.

Mit der 245 will die DB AG in den nächsten Jahren ihre Maschinen der Baureihe 218, die im lokbespannten Nahverkehr unterwegs sind, ablösen. Die ersten 245 sind seit Beginn des Jahres, nachdem Ende 2013 die Zulassung erteilt wurde, im Testbetrieb. Herausragendes Charakteristikum der neuen Lok aus der Bombardier-Traxx-Familie ist die Verwendung von vier Dieselmotoren, welche den Generator der dieselelektrischen Lokomotive antreiben. Je nach Leistungsbedarf sollen sich die Motoren zu- beziehungsweise abschalten und so den Kraftstoffverbrauch und in der Folge auch die Emissionen der Lok deutlich senken.

Das neue Piko-Modell aus der Expert-Reihe macht bereits bei der ersten Inaugenscheinnahme einen prächtigen Eindruck. Sofort fallen die jeweils zwei seitlichen Lüftergitter auf. Sie sind aus geätzten und gewellten Metallblechen und hinter ihnen ist freier Raum, so dass ein wunderbar dreidimensionaler Eindruck entsteht. Trotz der Schnelligkeit bei Entwicklung und Produktion hat sich Piko viel Mühe gegeben, wie etwa auf dem Dach, wo man eine vergleichbare Meisterleistung entdeckt: Auch dort zieren geätzte Gitter den Einlass zu den Dieselmotorlüftern. Unter den Gittern entdeckt man sehr fein strukturierte Rotoren, die sich jetzt nur noch drehen müssten. Aber man soll nicht zuviel auf einmal verlangen. Gerade die Modellbahnpresse hat mit ihren Forderungen den De-

taillierungswahn, der auch zu immer höheren Preisen führt, mit angeheizt.

Sämtliche Gehäusegravuren an Pikos 245 wirken maßstäblich. Die Drehgestellblenden sind korrekt und geben den luftigen Eindruck des Vorbilds gut wieder. Zahlreiche freistehende Anbauteile am Lokrahmen entsprechen den Vorbildeinrichtungen. Auch die für heutige Lokomotivkonstruktionen so typischen Zug- und Druckstangen unter dem Wagenboden sind nachgebildet. Dass die Scheibenwischer keine freistehenden Teile sind, stört mich nicht. Die Piko-Lösung sieht besser aus als manch freistehendes Bauteil anderer Hersteller und ist vor allem weniger empfindlich.

Die verkehrsrote Lackierung und die aufwendige Bedruckung mit zahlreichen kleinsten Anschriften sind über jeden Zweifel erhaben. Wenn es an der Lok etwas auszusetzen gibt, sind dies nur zwei Kleinigkeiten: Die am Pufferträger angespritzten Luftschläuche sollten besser als Zurüstteile beigelegt werden. Das ist heutzutage Standard und sicher kein Kostentreiber. Die insgesamt ordentlichen Radsätze hätten feinere Spurkränze verdient.

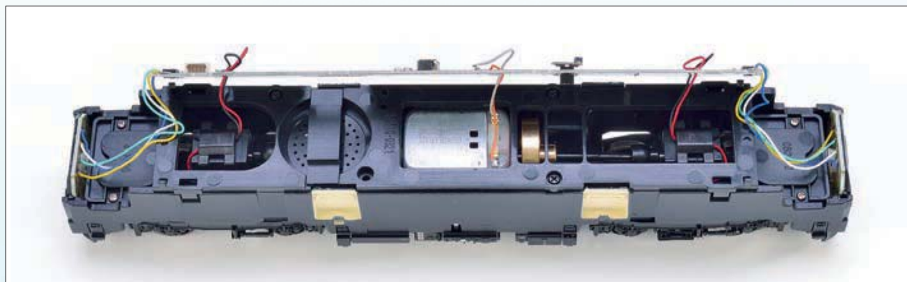
Auch den Anlageneinsatz muss das getestete analoge Modell nicht fürchten. Die 416 Gramm schwere 245 bringt es bei zwölf Volt auf eine Höchstgeschwindigkeit von 217 km/h. Das ist bei einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h ein guter Wert. Beeindruckend ist der Auslauf aus diesem Tempo: 66,5 Zentimeter. Auch das Anfahrverhalten beziehungsweise die Mindestgeschwindigkeit sind erfreulich. Bei 1,6 Volt setzt sich die Dieselzukunft der DB AG mit 8 km/h in Bewegung. Aus der Fahrt bleibt die Lok erst bei einer Spannung von weniger als 1,45 Volt stehen.

Wenn man außerdem den unverbindlichen Preis von 109,99 Euro erfährt, verstummt umgehend jede Kritik. Ein solch gutes Modell zu einem in heutigen Zeiten so günstigen Preis habe ich schon lange nicht mehr in den Händen gehalten.

Bleibt die spannende Frage, ob Piko das Rennen um die erste H0-245 gewann, weil man in China über eigene Fertigungsmöglichkeiten verfügt, oder ob die Sonneberger einfach nur schneller erkannten, dass man an einem Modell der 245 über kurz oder lang nicht vorbeikommt, und früher mit ihren Arbeiten begannen? □ *S. Alkofer*




Die vier Dachlüfter der vier Dieselmotoren sind wunderbar nachgebildet. Unter dem feinen Gitter sind die vier Lüfterrotoren sehr schön zu erkennen.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Klassisches Antriebskonzept mit Mittelmotor inklusive Schwungmasse und Kardanwellen, der spätere Einbau eines Lautsprechers ist bereits vorbereitet.

## STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 52510
- **Antrieb:** Motor treibt über Kardanwellen sowie Schnecken-Stirnradgetriebe alle Achsen an
- **$v_{max}$(12 V):** 217 km/h
- **$v_{min}$(1,45 V):** 5 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Haftreifen:** Zwei
- **Schnittstelle:** PluX22
- **Beleuchtung:** LED
- **Preis:** 109,99 Euro (UVP)




An dieses Bild wird man sich nicht nur beim Vorbild gewöhnen müssen. Mit Pikos 245 startet der künftige lokbespannte Nahverkehr der DB AG auch auf heimischen H0-Anlagen.



Typisch VT 95: Federbügel anstatt Puffern, zwei Oberlichtfenster in der Dachrundung und natürlich das Uerdinger Fabrikschild auf der silbernen Zierleiste.

Nach dem VT 98 ist nun auch das H0-Modell des einmotorigen VT 95 bei Märklin erschienen. In der Reihenfolge genau andersherum als beim großen Vorbild.

# Ist rot und brummt

Um gleich auf die wesentlichen Eigenschaften eines Schienenbusses beim Vorbild wie im Modell einzugehen: Die typische purpurrote DB-Lackierung der Epoche III ist Märklin vortrefflich gelungen. Angenehm mattglänzend bildet das Rot die Grundlage für die weitere Lackierung und Bedruckung, die tadellos ausgefallen sind. Alle epochentypischen Details und Abweichungen aus der Ablieferungszeit der ersten Uerdinger sind berücksichtigt. Die Nachbildung der Aluminium-Zierleiste unter den Fenstern ist ein Augenschmaus.

Nun zum Brummen: Wer den Schienenbus noch kennt oder zumindest eines der betriebsfähig erhalten gebliebenen Museumsfahrzeuge, wird den unverwechselbaren Klang des Büssing-Motors in den Ohren haben, vor allem das kernige knatternde Auspuffgeräusch beim Beschleunigen. Gerne hätte ich die Erinnerung auch im Modell bestätigt bekommen. Dem ist nicht so. Das Dieselgeräusch hört sich weitgehend beliebig an, nichts Büssing-typisches ist zu hören. Allein die nachge-



Die Kupplung zwischen Trieb- und Beiwagen ist recht zierlich ausgefallen und sorgt für einen wohltuend engen Fahrzeugabstand.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



ahmten Schaltpausen beim Beschleunigen passen zum Vorbild. Auch sonst ist die Soundliste übersichtlich, Bahnsteigansagen sucht man vergeblich.

Bei der Beschriftung macht zunächst die Ordnungsnummer des Triebwagens stutzig. Einen „VT 95 963" hat es aber gegeben, die Triebwagen hatten bei Ablieferung drei- und erst ab 1953 vierstellige Ordnungsnummern. Auch die Nummernwahl am Beiwagen „VB 140 749" entspricht den Anfangsjahren, später wurde er zum VB 142. Beheimatet sind beide Modellfahrzeuge historisch richtig im Bw (Wuppertal) Steinbeck.

## Die Fahrzeugbeschriftung ist absolut korrekt

In der Lupenansicht beeindruckte das Fabrikschild, das sehr sauber silbern auf rotem Grund gedruckt ist, jedoch nur am VT. Der als Vorbild gewählte VB war ein Lizenzbau von Orion und musste ohne den Schmuck auskommen. An den Fahrzeugfronten fallen die Unterbrechungen in der Gussform der Fensterrahmen störend auf. Hingewiesen sei noch auf die falsche Lage des Auspuffs am Dach, der beim VT 95, anders als beim VT 98, auf der Rückseite des Toillettenraums nach oben führte.

Die Fahreigenschaften des Modells geben keinen Anlass zur Kritik, das Anfahren gelingt rucklos und schleichend, die um 60 Prozent überhöhte Endgeschwindigkeit kann digital problemlos eingebremst werden. Für das notwendige Umsetzen des Beiwagens (kein Steuerwagen) an Strecken-Endpunkten hatte Märklin leider keine zündende Idee: Der Beiwagen ist über die beiliegenden Kuppelstangen fest mit dem Triebfahrzeug verbunden. Vorbildgetreuer Betrieb des Gespanns ist also nur im Kreise herum möglich, immerhin mit abschaltbarem Rücklicht am VT. Am besten lässt man den Beiwagen aber einfach weg und fährt einen Solo-VT.

In Anbetracht des zeittypischen Preises sind die betrieblichen Einschränkungen und der Sound bedauerlich. ☐ *abp*

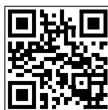




Unter der Nachbildung der Inneneinrichtung und integriertem Lautsprecher verstecken sich Decoder und Rundmotor mit kleiner Schwungmasse. Am geöffneten Beiwagen ist die Platine für die Innenbeleuchtung zu erkennen.

**»Auf Ihrem Smartphone«**

Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie den VT 95 im Digitalbetrieb. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



**STECKBRIEF**

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 39950
- **Antrieb:** Motor treibt über Schnecken-Stirnradgetriebe zwei Achsen an
- **$v_{max}$(Fst. 128):** 144 km/h
- **$v_{min}$(Fst. 1):** 2 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Metall
- **Haftreifen:** Einer
- **Gewicht:** 150 Gramm (VT)
- **Schnittstelle:** 21-polig
- **Beleuchtung:** LED
- **Preis:** 379,95 Euro (UVP)



Im Abendlicht wirkt die Beleuchtung des VT 95 samt Beiwagen besonders ansprechend. Das Abschalten des Schlusslichts am Triebwagen wurde vergessen.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Ursprünglich von der sowjetischen Staatsbahn bestellt, war das amerikanische Road-Switcher-Design eine der Liefervorgaben.

Eine weit verbreitete Diesellok Osteuropas erschien für Epoche-IV-Freunde als T 669.0 der ČSD von Roco in H0.

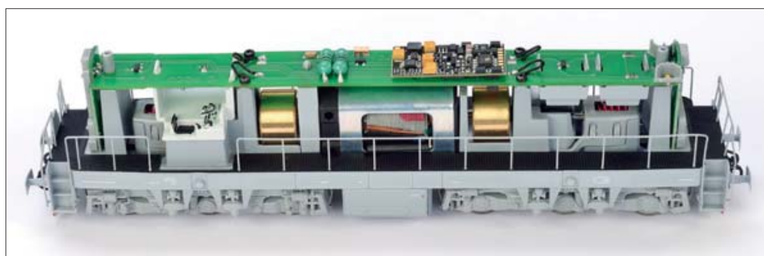
# Tschechische Hummel

Čmelak, zu Deutsch Hummel, ist der Spitzname jener mit mehr als 8200 Exemplaren vielgebauten Reihe. Zum einen erinnert der sonor-träge Klang des Antriebs mit einiger Phantasie an das brummende Insekt, zum anderen enthält „Čmelak" die russische Bezeichnung ЧМЕ3 (gesprochen: ČME 3).

Das Äußere des neuen Modells ist als sehr gelungen zu bezeichnen, wobei im direkten Vergleich zum unlängst erschienenen Modell aus Sonneberg nur wenige Unterschiede auszumachen sind. Zahlreiche Ansetzteile am Gehäuse, dessen Schrauben anders als bei Roco bisher üblich unauffällig unter zwei Dachabdeckungen verborgen liegen, stehen der wuchtigen H0-Lokomotive gut zu Gesicht. Sie bestehen vielfach aus fein geätztem Metall. Das Gehäuse selbst überzeugt mit präzisen Gravuren und einer ebensolchen Bedruckung. Lediglich die glänzenden, da unlackierten, Drehgestellblenden aus Kunststoff fallen bei der Bewertung des Gesamteindrucks etwas ab. Zurüsten kann man neben den Pufferträgerdetails auch geätzte Loknummern- und Fabrikschilder.

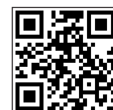
Den markanten Klang des langsamlaufenden ČKD-Dieselmotors gibt das Modell recht treffend und zudem lastabhängig wieder. Er vermag aber in der Klangqualität nicht gänzlich zu überzeugen. An Soundfunktionen sind drei verschiedene Typhonklänge, Kompressorsound und ein Schaffnerpfiff vorhanden. Der Zimo-Decoder leistet darüber hinaus die Lichtfunktionen Rangierlicht, Führerstandsbeleuchtung sowie eine richtungsabhängige Abschaltung des Schlusslichts. Bei Epoche-III-Varianten sind auch die Nummernschilder an der Motorabdeckung beleuchtbar.

Die Fahreigenschaften sind hervorragend. Das Fahrzeug setzt sich kaum merklich in Bewegung, fährt sehr gleichmäßig und erreicht in der höchsten Fahrstufe umgerechnet 105 km/h (Vorbild: 95 km/h), im Rangiergang noch 34 km/h. Der Antrieb auf sechs Achsen, eine davon mit Haftreifen, sorgt für große Zugkraft. Der Auslauf beträgt 6,7 Zentimeter. Einfallsreich: Soll das Modell einmal analog fahren, muss lediglich ein Brückenstecker gezogen werden. □ *Olaf Haensch*



Das aufgeräumte Innere. Links der Führerstand, rechts die beiden kleinen Lautsprecher.

**»Auf Ihrem Smartphone«**
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie einen kurzen Film zur T 669 von Roco. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



## STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 72782
- **Antrieb:** Motor mit zwei Schwungmassen wirkt auf sechs Achsen
- **$v_{max}$(FS 128):** 105 km/h
- **$v_{min}$(FS 1):** ‹ 1 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 428 Gramm
- **Schnittstelle/Decoder:** PluX22/DCC
- **Preis:** 274 Euro (UVP)



Einige Lichtfunktionen sorgen für Nachtschichten mit Vorbildnähe. Die beleuchteten Nummernschilder gab es in der Epoche IV nicht mehr.




Das Foto übertreibt die tatsächliche Wirkung, zeigt jedoch das Prinzip der Monitor-Türen im geschlossenen Zustand deutlich.

Ein 1:87-Zug mit vier Fernsehern, jedoch nicht für die Fahrgäste, sondern die Beobachter. Märklin belebt die digitale H0-Welt mit einem modernen Triebzug mit virtuellen Türen.

# Action-Lint

Mein erstes Vorurteil war nicht wohlwollend. In der bei vielen Modellbahnern typischen Wagenburgmentalität dachte auch ich zunächst: Was soll das? Braucht man das? Ist das nicht total gaga? Die Beschäftigung, sagen wir ehrlich, das Spielen mit dem Lint-41 und seinen Monitortüren hat meine Meinung geändert: Warum eigentlich nicht?

Die Göppinger nutzen digitale Möglichkeiten, um neues Leben auf die Modellbahn zu bringen, und haben sich dafür wirklich was Außergewöhnliches einfallen lassen. Dort, wo sich beim Standardmodell die Schiebetüren für die Fahrgäste befinden, sind vier kleine Monitore installiert, die im Betrieb geschlossene und sich öffnende Türen darstellen können.

Setzt man den Lint aufs stromführende Gleis, erleuchten unmittelbar die vier Monitore und zeigen geschlossene Türen. Glücklicherweise können die Einstiege in zwei unterschiedlichen Helligkeitsstufen erstrahlen. So kann man das Erscheinungsbild dem Umgebungslicht anpassen. Im legendären etwas schwach beleuchteten Modellbahnkeller ist die dunklere Variante empfehlenswert. Jeder Monitor ist einzeln ansteuerbar. Drückt man die entsprechende Taste, gehen die Türen auf und Fahrgäste steigen ein oder aus. Märklin inszenierte dafür mehrere Szenen, so dass nicht immer dieselben Personen ein- oder aussteigen. Es wirkt anfangs ein wenig merkwürdig, wenn die virtuellen Fahrgäste am Monitorrand im Anlagen-Nirvana veschwinden, aber mit der Zeit achtet man darauf gar

## Eine innovative Idee wird sich durchsetzen

nicht mehr so sehr. Stehen die Türen länger offen, setzt das charakteristische Piepsen ein und die Türen schließen wieder. Jetzt fehlen nur noch die Bahnsteigdurchsage sowie der Schaffnerpfiff und die Fahrt kann losgehen.

Der insgesamt sehr stimmig wirkende Lint besitzt überdies ein ordentlich klingendes Motorengeräusch.

Wirklich lobenswert, aber auch notwendig ist die Ausstattung des Fahrzeugs mit zahlreichen Fahrgästen, sonst wären die Video-Reisenden tatsächlich albern.

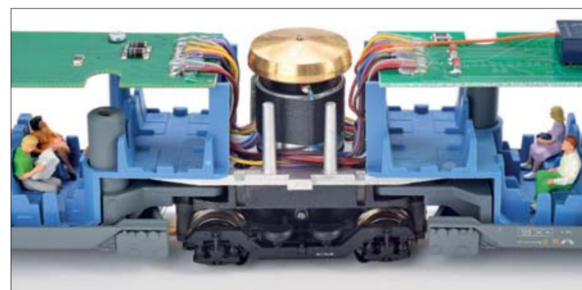
Märklins Lint ist für alle, bei denen sich auf der Anlage etwas rühren soll, die auf Sound und Action Wert legen, genau die richtige Wahl. Ich hatte schon lange nicht mehr so einen Spaß mit einem Modellbahnfahrzeug.. □ *Stefan Alkofer*

## STECKBRIEF

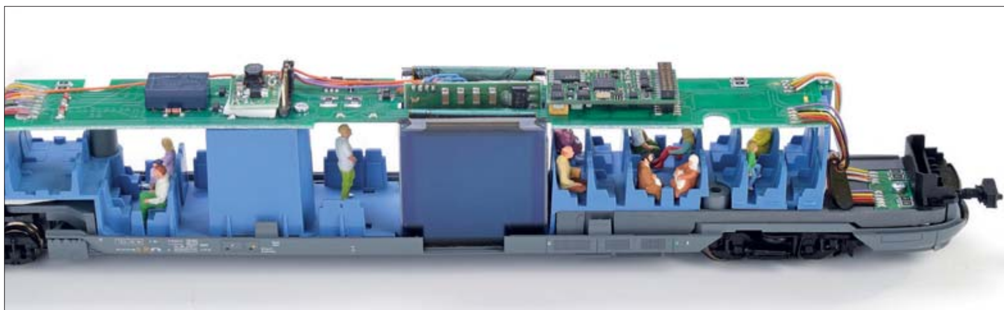
- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 39730
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse im Jakobsdrehgestell
- **Lichtfunktionen:** Innenbeleuchtung, fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal, beleuchtete Zugzielanzeige
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 472 Gramm
- **Preis:** 549,95 Euro (UVP)

**»Auf Ihrem Smartphone«**
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie den Lint im Digitalbetrieb. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR





Den Antrieb haben die Märklin-Ingenieure geschickt im Fahrzeug-Übergang versteckt.



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die wirklich zahlreichen Fahrgäste (insgesamt 29 Stück) im Lint machen das Fahrzeug erst glaubwürdig. Die notwendige Elektronik wurde geschickt weitgehend unter dem Dach versteckt.



„Typisch Märklin eben“, werden die einen sagen, „zu grob“ die anderen. Die Front der 42.90 will nicht so recht vorbildgetreu wirken.

Märklin bringt die Franco-Crosti-42.90 als Wiederauflage in H0, mit mfx-Decoder digitalisiert und mit Sound. Aber ist das Modell insgesamt noch zeitgemäß?

# Osterhase neu vertont

Eine Schönheit waren die beiden 42.90 der DB, genannt „Osterhasen“, sicher nicht, obgleich das freilich Geschmackssache ist. Das vor über zehn Jahren erschienene Märklin-Modell hat man nun mit mfx-Decoder, Geräusch- und Lichtfunktionen aufgewertet. Der Sound mit passender Klangfarbe der Abdampfschläge bereitet durchaus Freude und ist zumindest im unteren Geschwindigkeitsbereich annähernd radsynchron, wird aber bei höherer Geschwindigkeit vom lauten Getriebe- und Schleifergeräusch beeinträchtigt. Als Funktionen sind kurzer und langer Pfiff, Feuern, Speisepumpe, Bremsenquietschen und Dampfablassen abrufbar. Neben einem fahrtrichtungsabhängigen LED-Spitzenlicht können Führerstand und Triebwerk beleuchtet werden. Letzteres führt leider zum Punktabzug, da die grüne Platine nicht nur auffällig aus dem Rahmen ragt, sondern bei eingeschaltetem Licht zudem ein deutlich sichtbarer grüner Schein nach oben austritt.



**Die Ohren des „Osterhasen“ und weitere angesetzte Details am Franco-Crosti-Kessel sind gelungen. Das Fahrwerk kann leider nicht mithalten.**

Das Erscheinungsbild des überjährten Modells ist auch ohne Beleuchtung getrübt: Gussnaht entlang des Kessels, klobige Laternen mit zu engem Abstand, dicke Griffstangen, nicht korrekt sitzende Windleitbleche, ein Fahrwerk mit hohen Spurkränzen, sichtbaren Zahnrädern und stark vereinfachtem Gestänge sowie ein kaum detaillierter Tender mit großer Lücke zum Führerhaus und freiliegenden Kabeln lassen wenig Spielraum bei der Bewertung. Auch ist die Maximalgeschwindigkeit mit 147 km/h gegenüber 80 km/h des Vorbilds stark überhöht. □ *oh*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Kesseldetails; Vorbildwahl*

**KONTRA:** *Unzeitgemäßer Gesamteindruck; Triebwerksbeleuchtung; Fahrgeräusch; Höchstgeschwindigkeit; Preis*

**PREIS:** *399,95 Euro (UVP)*

**URTEILE:**

**KOMPAKT**

## Roco: DB-50 Kab für H0



Aus dem niemals enden wollenden Varianten-Schatz der Baureihe 50 hat sich Roco für sein neuestes Modell eine Kombination von 52-Kessel, ÜK-Führerhaus der ersten Vereinfachungsstufe und Kabinentender zum Vorbild genommen. Die 50 2733 war Anfang der 1960er-Jahre in Rottweil beheimatet. Mit bis hinter die Zylinder zurückgeschnittenem Umlauf und Witteblechen entsprach sie ansonsten dem üblichen DB-Bild. □ *abp*

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Sehr gute Detaillierung; sauberes Finish; ausgeglichene Fahreigenschaften; PluX 22-Schnittstelle; LED-Beleuchtung*

**KONTRA:** *Rotton des Fahrwerks*

**PREIS:** *299 Euro (UVP)*

**URTEILE:**

Oft sind es die kleinen Fahrzeuge, die beim Modellbahner die größte Begeisterung aufkommen lassen. Dies trifft auch auf das neue ASF von Arnold in TT zu.

# Akkuzwerg

Das Akkuschleppfahrzeug (ASF) war sicherlich eines der unauffälligsten, aber gleichzeitig zahlreichsten Fahrzeuge bei der Reichsbahn: Kostengünstig in Anschaffung und Unterhalt, einfach in der Bedienung und in Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerken vielseitig verwendbar. Mit diesen Stärken punktet es heute noch bei der DB AG und privaten Betreibern. Von 1966 bis 1990 wurden über 500 ASF vom Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" in Hennigsdorf gebaut.

Kein Wunder, dass sich die Hornby-Gruppe nach dem H0-Modell des ASF, welches im Rivarossi-Sortiment erschien, nun auch zur Produktion eines TT-Modells des kleinen Bahnhelfers entschieden hat. Wie gewohnt wurde die Marke Arnold seitens Hornby bemüht, in deren TT-Programm das neue ASF für den Maßstab 1:120 erschienen ist.

Das Modell wurde sehr fein umgesetzt und ist weitestgehend maßstäblich. Besonders schön sind die absolut passgenau eingesetzten Fensterscheiben mit ihren hauchdünn aufgedruckten Rahmen und Scheibenwischern. Auch sonst gibt es in Sachen Lackierung und Beschriftung nichts auszusetzen. Als Details besitzt das ASF an den Türen freistehende Griffstangen aus Metalldrähten im Gehäusefarbton. Diese sind zwar sowohl zierlich als auch stabil, entsprechen in ihrer Befestigung jedoch nicht ganz dem Vorbild. Dort enden die Griffe nicht einfach im Gehäuse, sondern erst am Rahmen beziehungsweise gerade abschließend an Griffstangenhaltern. Diese Vereinfachung stellt aber den einzigen auffälligen Kompromiss in der Modellumsetzung dar.

Die Betriebstauglichkeit des kleinen Rangierzwergs lässt dagegen zu wünschen übrig. Da beide Achsen starr im Rahmen gelagert sind und auch ein Pufferkondensator zur Kontaktüberbrückung fehlt, ist die Stromabnahme auf verschmutzten oder schlecht verlegten Gleisen unzureichend. Von der vorbildgerechten Höchstgeschwindigkeit ganz zu schweigen, die beim Original stolze 6 km/h beträgt. Die mit dem Modell erreichbare Maximalgeschwindigkeit erinnert jedoch mehr an einen Schnellzug als an ein Rangiergerät. Immerhin ist eine sechspolige Digitalschnittstelle vorhanden und die kaltweiße LED-Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung. Die Kupplung des Modell-ASF ist ein akzeptabler Kompromiss aus Vorbildtreue und Betriebstauglichkeit. Sie kann jedoch nur die neue Tillig-Kurzkupplung aufnehmen, die Standardkupplung ist nicht kompatibel. □ *A. Bergner*



Ganze 17 kW leisten die zwei Motoren des Vorbilds. Die AA-Batterien verdeutlichen gut, wie klein so ein ASF im Maßstab 1:120 ist.

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Maßstäblich umgesetzt; Lackierung und Detailwiedergabe; freier Führerhausdurchblick*

**KONTRA:** *Kein Pufferkondensator vorhanden; falsche Griffstangen; stark überhöhte Geschwindigkeit*

**PREIS:** *109,90 Euro (UVP)*

**URTEILE:**



Das Fahrwerk lässt einen freien Führerstandsdurchblick zu. Die abgebildete Farbgebung trägt das ASF des ICE-Werks München noch heute.



Die grüne Lackierung mit gelbem Zierstreifen der Infraleuna steht dem ASF gut zu Gesicht. Auch diese Version gehört in die Epoche V.




DB, DR, CFL: Über viele Bahnverwaltungen waren die OCEM-Wagen verstreut, sehr zur Freude der Modellbahner.

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Vorbildwahl; Variantenreichtum; Detaillierung, Lackierung und Bedruckung; wenige Zurüstteile nur für Pufferträger*

**KONTRA:** *Oft sehr schnell vergriffen*

**PREIS:** *29,90 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒☒▲

Von REE kommen interessante H0-Hochbordwagen, nicht nur für Frankreich.

# Europäisch denken

Als „Müll- und Aschewagen, Heimatstelle: Bww Leipzig, Außenstelle Leipzig bayer. Bf" ist der dritte Wagen von links auf unserem Bild beschriftet. Und das, obwohl sowohl Vorbild als auch Modell aus Frankreich stammen. Die Kriegswirren haben diesen Einsatz wohl möglich gemacht. Das zweite Wagenmodell nach DR-Vorbild zeigt den Wagentyp noch mit Holzbretterwänden ausgestattet, der graue CFL-Wagen hat solche mit sogenannten Buckelplatten. Variantenvielfalt zeichnet die REE-Modellserien ebenso aus wie perfekte Detaillierung und vollständige Bedruckung. Auch die Innenwände zeigen sich mit feinen Nieten graviert. Die Radsätze wirken angenehm matt und sind, mit Speichen versehen, eine echte Freude. Eine Empfehlung für jeden Güterbahnhof! □ *abp*

Nach der perfekten H0-Nachbildung des Sdggmrs folgt nun das N-Modell von Rocky-Rail.

# Lichtblick

Vor allem vor dunklem Tann fallen die hellen Tragwageneinheiten besonders wohltuend ins Auge. Die N-Modelle, die von Rocky-Rail kürzlich in vielen Beladungs-Varianten ausgeliefert wurden, zeigen zwar maßstabsbedingt nicht alle der feinen Details der H0-Modelle aus selbem Hause. Dennoch, ein Blick zum Beispiel auf den Wagenübergang mit feinen Blechen und vier dort gelagerten Containerbrücken lohnt allemal. Die sauber gravierten und bedruckten Großraum-Sattelauflieger sitzen korrekt, sicher, aber trotzdem abnehmbar auf den Modellen. Leider rollen diese etwas hochbeinig über die N-Gleise. □

*A. Bauer-Portner*




Machen Lust auf einen längeren KLV-Zug in N: Die neuen Tragwageneinheiten nach AAE-Vorbild.

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Sehr gute Vorbildwahl; Detaillierung von Wagen und Aufliegern; Lackierung und Beschriftung*

**KONTRA:** *Pufferhöhe etwas zu hoch*

**PREIS:** *54,50 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒☒

## KOMPAKT

### Fleischmann: Hecht-Wagen in N

Vor vielen Jahrzehnten kamen die Hechte bei Roco auch in N heraus, damals noch in typischem Dunkelgrün und mit etwas flauer Bedruckung. Beides ist unter Fleischmann-Ägide natürlich verbessert, zudem wurde die Kupplungsaufnahme NEM-gerecht ausgeführt. Eine Kulissenmechanik ist allerdings, entgegen der Angaben in der Werbung, nicht vorhanden. □ *Andreas Bauer-Portner*



**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Saubere Lackierung und Bedruckung*

**KONTRA:** *Keine Kulissenmechanik, obwohl angekündigt*

**PREIS:** *34,90 Euro (UVP)*

**URTEILE:** ☒☒☒▲




Eine kleine Auswahl aus der perfekten OCEM-Wagenserie.

Auch bei L.S.Models sind französische Güterwagen nach OCEM-Vorbildern für H0 zu haben.

# Extraklasse

Noch mehr aus Frankreich: In diesem Fall allerdings von Belgien aus geliefert und rein nach Epoche-II- und -III-Vorbildern aus dem Hexagon. Trotzdem ist ein Blick auf die L.S.-Wagen, ebenfalls auf OCEM-Fahrgestellen, absolut lohnenswert. Die feinen Schlussscheibenhalter beispielsweise am ETAT-Kühlwagen sind exakt rot angelegt, die feinen Handläufe an den Aufstiegsleitern zu den Eisluken haben Kleinserienqualität. Auch am Wagenboden bleiben keine Wünsche unerfüllt: Die vollständigen Bremsgestänge sind je nach Wagentyp und Epoche unterschiedlich ausgeführt, die Radlager exakt graviert. Der gelbe, eigentümliche Handbremshebel am Epoche-III-Wagen ist hinter dem Fangbügel sogar beweglich ausgeführt. Mehr geht eigentlich nicht mehr. ☐ *abp*

## AUF EINEN BLICK

**PRO:** *Interessante, für frankophile Modellbahner sehr wichtige Vorbilder; in allen Belangen perfekte Ausführung*

**KONTRA:** *Kleine Serien*

**PREIS:** *Zirka 60 Euro (UVP für Zweiersets)*

**URTEILE:**

---

Der US-Hersteller Atlas führt eine Standard-Cupola-Caboose der Great Northern in Spur 0 im Master-Programm.

# Mobile Home

Ein US-Güterzug ohne Caboose, den typisch amerikanischen Güterzugbegleitwagen, war bis in die 1980er-Jahre unvorstellbar. Die US-Bahngesellschaften nutzten verschiedenste Typen, der weitestverbreitete war die so genannte Cupola Caboose mit einem Erker auf dem Dach, der es dem Personal ermöglichte, die mitunter sehr langen Züge von erhöhter Position im Blick zu behalten. Da US-Güterzüge häufig über große Distanzen und noch längere Zeiten unterwegs waren, verfügten die Cabooses in der Regel über eine spartanische, wohnwagenartige Einrichtung mit Schreibtisch, Schränken, Ofen, Schlaf- und Kochgelegenheit.

Ein Modell solch einer Standard-Caboose in der Spurweite 0 in den Farben der bekannten Bahngesellschaft Great Northern ist beim renommierten Hersteller Atlas erhältlich. Das Modell überzeugt äußerlich durch eine sehr schöne Detaillierung, sauber eingesetzte, glasklare Fenster, Radsätze mit erfreulich niedrigen Spurkränzen sowie eine makellose Lackierung mit präziser Bedruckung.



Wenn man schon die Inneneinrichtung so liebevoll nachbildet, hätte man bei Atlas den Kabelverhau ein wenig kaschieren können.




Im auffälligen Blau der Great Northern könnte die Atlas-Caboose das Ende eines jeden US-Güterzuges schmücken.

Auch das Innenleben haben die Atlas-Konstrukteure nicht vergessen und akkurat nachgebildet. Zudem haben sie die Caboose mit einer zweiköpfigen Besatzung ausgestattet, die ihrem Zug gewissenhaft die ungeteilte Aufmerksamkeit schenkt. Der vierachsige Begleitwagen besitzt ferner eine Innenbeleuchtung und ein abschaltbares rotes Schlusslicht.

Diese Caboose ist ein tolles Modell, das in Varianten zahlreicher Bahngesellschaften erhältlich ist. ☐ *Stefan Alkofer*

## AUF EINEN BLICK

**PRO:** *Dataillierung; Lackierung und Bedruckung; Beleuchtung; Inneneinrichtung; Personal*

**KONTRA:** *Kabelsalat im Wageninneren*

**PREIS:** *Zirka 85 Euro*

**URTEILE:**

## UNSERE BEWERTUNG

| | |
|---|---|
| 5 Schluss-Signale: | super |
| 4 Schluss-Signale: | sehr gut |
| 3 Schluss-Signale: | gut |
| 2 Schluss-Signale: | befriedigend |
| 1 Schluss-Signal: | noch brauchbar |



„Des is doch alles Futschikato hier", stöhnt der Karlheinz. „Wart, ich hol mal des Caramba aus der Werkzeugkiste", antwortet der Martin.

Neu bei Busch ist der Hanomag AL 28 mit Kofferaufbau für die H0-Bahner.

# Hauberlein

Als der Kalte Krieg noch in Blüte stand, gab es in der BRD den Luftschutzhilfsdienst (LSHD), dessen Fahrzeuge schon äußerlich seine paramilitärische Organisation verrieten. Nach der ersten Entspannungswelle in den 70er-Jahren ging der Hilfsdienst im allgemeinen Katastrophenschutz und im THW auf. Der LSHD verfügte über eine erkleckliche Flotte von Lkw des Typs AL 28 des Herstellers Hanomag. Der kleine Laster mit seiner markanten Motorhaube gehört dank seiner barocken Formgebung zu den schönsten Modellen, die hierzulande gebaut wurden. Der Busch-AL 28 in LSHD-Ausführung gibt sein Vorbild, das man heute noch, meist als umgebautes Expeditions-Wohn-Mobil, ab und zu sieht, perfekt wieder. Der Detailreichtum ist überzeugend. Das Fahrgestell ist feinst nachgebildet. Perfekt eingesetzte Fenster, zierliche Scheibenwischer und sehr schöne Räder mit durchbrochenen Felgen machen den Hanomag zum Schmuckstück. ☐ *al*

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** *Sehr gute Vorbildwahl; hochdetailliertes Modell; perfekte Gehäusegravuren; Räder und Fenstereinsätze*

**KONTRA:** *Preis*

**PREIS:** *27,99 (UVP)*

**URTEILE:**



„Wenn das unsere neue Rangiererbude sein soll, gehört sie erstmal frisch gestrichen!" Der Modellbahner sieht das allerdings anders.

Von Hobbytrade sind nun die ersten H0-Bausätze in neuer Materialqualität lieferbar.

# Stabile Bude

Lasercut ist nicht gleich Lasercut. Jeder Hersteller schwört auf seine Konstruktionsprinzipien und seine Materialauswahl. Nicht (nur) von Pappe sind jedenfalls die von Günther Huppertz hergestellten Bausätze, die nun unter der Marke Hobbytrade von F-2010 vertrieben werden. Die Innenwände der neuen Bausatzserie sind aus Pertinax gefertigt und garantieren eine dauerhafte, verzugsfreie Existenz der Gebäude auf der Modellbahn. Auf dieses Kunstharz-Gerüst werden die Außenwände aus Spezial-Karton geklebt, zum Beispiel mit Alleskleber. Durch ein spezielles Laserverfahren wirken die Oberflächen der hier vorgestellten Reichsbahn-Kauen frappierend echt. Neben der Holzfaser-Struktur ist auch die langsam abblätternde graue Farbe nachgebildet. Der Bausatz kann also getrost ohne weitere farbliche Behandlung auf die Anlage gesetzt werden. Wir werden einen weiteren Bausatz von Hobbytrade in Kürze ausführlicher vorstellen. ☐ *A. Bauer-Portner*

### AUF EINEN BLICK

**PRO:** *Sehr gute Materialqualität; Passgenauigkeit; überzeugende Oberflächenwirkung; ausführliche Bauanleitung*

**KONTRA:** *Preis*

**PREIS:** *19,50 Euro (2er-Pack)*

**URTEILE:**

## KOMPAKT

### Hornby: Wellblechbude für N

Nicht länger als 15 Millimeter ist das kleine Büdchen, das als Resin-Fertigmodell von Hornby angeboten wird. Es ist damit das kleinste Gebäude in der „Lyddle End"-Serie nach britischen Vorbildern. Es kann jedoch ohne weiteres auch neben deutschen Modellgleisen aufgestellt werden und wird bereits farbig ansprechend gestaltet ausgeliefert. Im Inneren wurde Platz für die Beleuchtung mittels einer kleinen Leuchtquelle (LED) gelassen. ☐ *abp*



### AUF EINEN BLICK

**PRO:** *Fix und fertig; ansprechende Farbgestaltung*

**KONTRA:** *Kleinste Kleberreste am Fenster; Preis*

**PREIS:** *7,90 Euro (UVP)*

**URTEILE:**

Kleiner Ausschnitt aus der großen Industrie-Serie von Mehbu-Lasertechnik: Eine Verladung für H0.

# Filigrankunst

Einige große Schauanlagen sind heute bereits mit beeindruckenden Gebäuden aus Karton ausgestattet und haben die Möglichkeiten der Lasercut-Kunst einem breiten Publikum vor Augen geführt. Man denke an die Miniaturwelt Oberhausen, die nun in den Odenwald umgezogen ist, oder die Modellbundesbahn in Bad Driburg.

Doch es geht auch kleiner: Im Industrieprogramm von Mehbu findet sich auch ein Transportsystem aus verschiedenen Stützen, Brücken, Rampen und Bogenelementen, das in der hier vorgestellten Verladung mit Kreiselkipper und Schütte enden kann. Das durchdachte System ist beispielsweise auch für Steinbrüche geeignet.

Der Bausatz besteht – mit Ausnahme eines dünnen Fadens und zweier Stahlachsen – aus durchgefärbtem Karton und ist absolut sauber gefertigt. Eine farbliche Behandlung ist nicht zwingend erforderlich. Die Bauanleitung ist ausführlich und verhindert, wenn der Bastler die Zeichnungen und Fotos genau genug studiert, Fehler beim Zusammenbau. Die kleine Lore kann gar mit beweglichen Rädern montiert werden. Besonders gut gefällt die Detaillierung der feinen Streben und Nieten an der Nachbildung des Kreiselkippers. □ *abp*



Passt in jedes Industriegelände: Die hier nur provisorisch mit einem Feldbahngleis erschlossene kleine Verladung mit Kreiselkipper.

**AUF EINEN BLICK**

**PRO:** *Schönes Vorbild; durchdachtes System; universell einsetzbar; Passgenauigkeit und Detaillierung; Bauanleitung*

**KONTRA:** -

**PREIS:** *13,90 Euro*

**URTEILE:** ☒☒☒☒☒

Ein Zug würde eigentlich stören: Nur der offene Bahnübergang sorgt für freien Blick auf das entzückende Bahnwärterhaus samt Anbauten, Schuppen und Blutbuche.

# Stichwort: Niedlichkeitsfaktor

Man sagt ja immer: „Der ideale Maßstab." Die Anlage der TT-Modulfreunde NRW könnte als Beweis für diese These dienen. Auf der Intermodellbau 2014 in Dortmund zeigte die Vereinigung aus Nordrhein-Westfalen perfekte Szenen aus der Epoche IV.

Das Stichwort stammt von den Modellbauern selbst, es steht im Informations-Flyer zur Anlage. „Was ist darunter zu verstehen?", fragte ich Rainer Becker-Siemes, den Sprecher der „TT-Modulfreunde NRW". „Das kann man nur aus dem subjektiven Erleben verstehen, wenn man die Modelle in der Hand hat oder fahren sieht: Eine ähnlich hohe Detaillierung wie bei HO mit immer noch richtig viel Masse, aber kompakter und handlicher. Einfach schön." Das stimmt. Mir ist erst beim Betrachten der Bilder am Redaktions-Bildschirm noch etwas aufgefallen: Wo man auch hinschaut, es gibt einfach nichts auszusetzen. Alles perfekt, für eine heftformatfüllende Vergrößerung geeignet. Das macht wohl auch der Maßstab. In der Detaillierung ist (fast) alles möglich, was auch in der Baugröße H0 machbar ist, trotzdem braucht alles deutlich weniger Platz. Gerade auf Modulanlagen ist es wohltuend, wenn die Landschaft nicht gleich neben dem Bahnkörper abrupt endet und wie abgeschnitten wirkt. Nein, die TT-Bahnlinie verläuft natürlich eingebettet in der Landschaft, welche sie durchquert, mal auf einem Damm, mal im leichten Einschnitt. Für mich blieb nach der Anlagenbesichtigung und nach dem Fotografieren möglichst vieler Detailszenen das Gefühl, einen ausgedehnten und intensiven Besuch entlang einer echten Bahnstrecke im Nordwesten unternommen zu haben. Ich war eingetaucht in noch nie gesehene Motive und Betriebsabläufe.





Auch hier gilt: Ohne Zug sieht man mehr. Sämtliche Szenen der Anlage sind vollständig ausgestaltet, alles ist farblich wohltuend aufeinander abgestimmt und dezent gealtert.

Trotzdem kannte ich das noch aus der eigenen Jugend: Mit dem Tramper-Monats-Ticket durch das Bundesbahn-Deutschland der späten 70er- und frühen 80er-Jahre. Ein Wiedersehen mit den damals verfolgten letzten roten 220 des Bw Oldenburg, die unerwartete Begegnung mit einer Köf in Ozeanblau-Beige, die ratternd eine kurze Übergabe zum damals noch vorhandenen Anschließer befördert.

Auch wenn die Motive der TT-Anlage sämtlich ohne konkretes Vorbild auskommen, so wirken sie doch in allen Einzelheiten wie in meinem Damals. Nun ja, nicht ganz: Am Güterschuppen mit dem Totenkopf habe ich ein halb abgefallenes Plakat entdeckt: Die CDU (mit DSU und DA) wirbt mit „Nie wieder Sozialismus - Ja! - Freiheit und Wohlstand" - ein Slogan aus der ersten Bundestagswahl nach der Wiedervereinigung 1990. Passt das nun zur dargestellten Zeit? „Zugegeben", meint Becker-Siemes, „dieses spezielle Modul ist seiner Zeit etwas voraus. Obwohl es sich bei dem Wahlslogan eigentlich um einen

## Die Anlage spielt in den 80er-Jahren, so ungefähr

Klassiker aus den frühen 70er-Jahren handelt, nur etwas abgewandelt. Davon ganz abgesehen, wollen wir uns nicht dogmatisch auf einen fixen Zeitpunkt festlegen, sondern nehmen uns als Betriebsbahner die Freiheit, zu verschiedenen Anlässen auch unterschiedliche Epochen für unse-



Herrliche Epoche IV: Damals gab es die Pop-Wagen, von denen einer im TT-Schnellzug mit Tilligs 218 mitläuft. Dessen Fahrt hat gerade erst begonnen, als ein schöner Fachwerk-Bauernhof passiert wird.

**Die gesamte Anlage ist mit einer zurückhaltenden Hintergrundkulisse versehen und ausreichend beleuchtet, bei Modulanlagen leider nicht immer Standard. Für den Zuschauer und den Fotografen ergeben sich damit angenehm abgeschlossene, stimmige Motive.**



**Auf den Bauernhof folgt an der Strecke ein moderneres Anwesen. Dessen Garten bietet ideale Möglichkeiten zum Spielen und Wäschetrocknen.**

ren Betrieb zu wählen. Wenn einzelne Details dann nicht so ganz stimmig sind, nehmen wir das gerne in Kauf."

Wie hat sich die Modulgruppe eigentlich gefunden? „Wir sind aus einem Modellbahner-Stammtisch hervorgegangen, der anfänglich aus Rokal-Freunden und Anhängern der modernen TT-Bahn bestand, und der sich in Kempen am Niederrhein traf. Übrigens nicht weit von Lobbe-

## Die Anfänge liegen bei der Rokal-Bahn

rich, dem Geburtsort der TT-Spur in Deutschland. Eben dort wurde ab 1949 die Rokal-Bahn entwickelt, der leider ein zu kurzes Leben beschieden sein sollte."

Auch die erste Präsentation der Anlage stand in engem Zusammenhang mit dem TT-Pionier: „2008 wurde das 60-jährige Bestehen von Rokal mit einer großen Ausstellung im Freilichtmuseum „Dorenburg" begangen, dort wurden die Module das erste Mal öffentlich gezeigt." Inzwischen hat sich jedoch einiges getan, so Becker-Siemes: „Der Streckenabschnitt Sophienhof – Schmolzhausen erhielt eine Oberleitung, um auch die reichlich vorhandenen E-Loks einsetzen zu können. Der Bahnhof Tor-



**Warum wirken Bahndamm und Straßenunterführung „wie in echt"? Es wurde schon oft geschrieben, trotzdem gerne noch einmal: Die Böschungsneigung liegt bei etwa 1:1,5. Steiler sähe es aus „wie auf der Modelleisenbahn".**



Im modernen Anwesen ist auch ein Pferdehof untergebracht. Weiden und Reiters Lieblinge begleiten den weiteren Streckenverlauf. Dann verschwindet die Köf III, ein Kleinserienmodell, mit ihrer Übergabe im Wald.

schau wurde mit viel Aufwand detailliert. Außerdem entstanden einige Zwischenmodule, um einen stimmigen Übergang zu den inzwischen verwendeten, unterschiedlichen Landschaftsprofilen zu erhalten." Die Module entsprechen der FREMO-Norm für TT, doch in Dortmund war (zumindest außerhalb der Fotografier-Zeiten) ein vergleichsweise dichter und damit eher FREMO-untypischer Fahrbetrieb zu beobachten. Dazu Becker-Siemes: „Auf solch großen Publikumsausstellungen haben wir einen anderen Betriebsablauf als bei unseren internen Modultreffen. Schließlich will der Besucher nicht eine Stunde vor einer einzigen Anlage stehen und auf Züge warten, sondern möglichst viele Aussteller entdecken. Wir fahren deshalb mit verdichtetem Betrieb, allerdings



Nach der Waldpassage folgt bald die Einfahrt in den Bahnhof „Torschau". Wie damals üblich verschmähen die Fotografen die schöne 218 und haben nur Augen für Rundungen.



Am gemütlichen Bahnhofscafé ist eine Reminiszenz an die Dampfzeit erhalten geblieben und glänzt im Abendlicht. Es handelt sich um einen ganz feinen N-Radsatz von Schiffer-Design.

## ANLAGEN-STECKBRIEF

- **TT-Modul-Anlage nach FREMO-Norm**
- **Maße:** 17 x 6 m (Anlage in Dortmund)
- **Erbauer:** Mitglieder der TT-Modulfreunde NRW
- **Bauzeit:** 2008 bis heute
- **Epoche:** IV (DB)
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Digital mit Rocrail® und Tablets (Android)
- **Gleislänge:** Zirka 50 Meter
- **Gleismaterial:** Tillig, Krüger
- **Rollendes Material:** Tillig, Kühn, Roco, Piko, Schirmer, PSK, LokNroll
- **Besonderheiten:** Auf allen Modulen wurden gleiche Materialien verwendet.



Blickfang hinter den Gütergleisen des Bahnhofs „Torschau" ist weniger das große Lagergebäude eines Baustoffhändlers als vielmehr der Inhalt des Hochregals im Freien: Baustoffe aller Art, zum Beispiel feinst verkleinerte Isover-Dämmmatten im Maßstab 1:120, warten auf die Verladung, auch mit der Bahn.

immer nach Fahrplan und in der schneller ablaufenden Modellzeit."

Zwei Bahnhöfe und zwei Fiddle Yards liegen an der eingleisigen Strecke. Vom Abstellbahnhof „Coburg" verläuft die eingleisige Dieselstrecke über den Durchgangsbahnhof „Torschau" zu einem Abzweig auf freier Strecke. Dort mündet die Zweiglinie in eine kürzere, dafür elektrifizierte Strecke zwischen dem zweiten Abstellbahnhof „Schmolzhausen" und dem Endbahnhof „Sophienhof". Hier machen die meisten Züge Kopf und es wird umgespannt, mit Traktionswechsel. Den Zuschauern werden also neben den Zugfahrten mit interessanten Garnituren auch Rangiermanöver geboten. „Wenn wir unter uns sind, fahren wir eher kurze Personenzüge, GmPs



Eigentlich jede Szene auf der Anlage eignet sich für die Vergrößerung. Am alten Güterschuppen rostet ein Prellbock in der langsam überhandnehmenden Natur vor sich hin.



Nach der Ausfahrt aus „Torschau" hat der Bauzug mit der gealterten Piko-290 die elektrifizierte Strecke erreicht.



Im Endbahnhof „Sopienhof" dominiert die Oberleitung das Bild. Die 194 war wohl im Weg und wurde auf das stromlose Ladegleis verschoben, noch sind die E-Wagen nicht fertig beladen.

Der Schnellzug aus „Schmolzhausen" mit einer Kühn-110 muss hier Kopf machen und wird anschließend hinter einer Diesellok in Richtung „Coburg" weiterfahren.



und Nahgüterzüge. Auf den Ausstellungen fahren wir eher hochwertig, mit Schnellzügen oder auch mal mit langen Ganzzügen."

Für die Einhaltung des Fahrplans sorgen etwa vier bis sechs Mitspieler. Jeder Lokführer verfolgt seinen Zug mittels Handreglers und stimmt sich mit den zuständigen Fahrdienstleitern der vier Betriebsstellen

## Traktionswechsel in Sophienhof

ab. Gefahren wird digital und unfallfrei. „Was steckt da an Technik dahinter?", frage ich abschließend Becker-Siemes. „Wir verwenden Rocrail, eine kostenlose Steuerungssoftware für die Modelleisenbahn, die von Rob Versluis entwickelt wurde. Mit den Stellwerks- und Fahrstraßenfunktionen, der Ansteuerung der Modellzeituhr und der drahtlosen Vernetzung über Android-Pads und Smartphones nutzen wir allerdings nur einen Bruchteil der Möglichkeiten dieser universellen Steuerungssoftware. Sicherlich hat auch reiner Automatikbetrieb, eine Domäne von Rocrail, seinen Reiz, aber das Fahren nach Fahrplan und Modellzeit ist für uns nun mal das Salz in der Suppe."

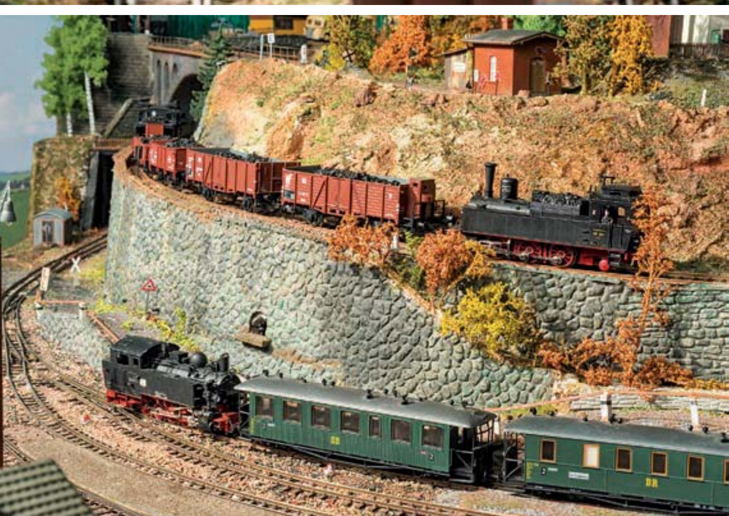
Informationen zur Modulgruppe und zur vorgestellten Anlage finden Sie auch unter „www.tt-modulfreunde-nrw.de □

*Andreas Bauer-Portner*



FOTOS: BAUER-PORTNER

Wie in „Torschau" sorgen auch in „Sophienhof" einige direkt am Bahnhof angesiedelte Industriebetriebe für Güteraufkommen. Die Silotürme gehören zur Firma „Tournesol Spezialzemente".



Freital-Birkigt und -Potschappel grüßen: Heimatliche Erinnerungen lässt der preisgekrönte Modellbauer auch in seine neueste Kreation einfließen, ist sich aber ob der Signalisierung am Dreischienengleis noch unschlüssig.

Vor den Toren Dresdens: Motive der Windbergbahn und der Schmalspurbahn Freital-Potschappel – Nossen präsentiert Hans-Heinrich Schubert auf weniger als drei Quadratmetern.

# Kurven-Läufe

Schmalspurbahnen sind seine Leidenschaft. Und wenn Hans-Heinrich Schubert nun der regelspurigen Windbergbahn seine jüngste Modellanlagenkreation widmet, überrascht es mich nicht, dass auch in diesem Fall die Schmalspur, genauer die 750-Millimeter-Spur, zu ihrem Recht kommt.

Nicht von ungefähr entschied sich Schubert bei der ergänzenden Vorbildwahl für die 1972 stillgelegte Schmalspurbahn, die von Freital-Potschappel über Wilsdruff nach Nossen führte. Zum einen verfügte diese Strecke in Potschappel über einen Anschluss an die Hauptbahn Dresden – Werdau und über ein Dreischienenverbindungsgleis zur Weißeritztalbahn, zum anderen ist Hans-Heinrich Schubert gebürtiger Freitaler.

„Nicht zu vergessen, der Gebirgscharakter", erinnert mich Hans, den ich nun schon seit einer gefühlten Ewigkeit kenne. Stimmt: Die Windbergbahn, als sächsischer Semmering berühmt, weist Steigungen bis 25 Promille auf, die Potschappeler Bahn bringt es sogar maximal auf 33 Promille. Und bei den Mindestradien liegen beide mit 85 beziehungsweise 80 Metern auch dicht beieinander.

Derartige Vorbildmotive mit Gebirgscharakter lassen sich selbst auf beschränktem Platz durchaus überzeugend miniaturisieren. Den Beweis liefert diese detailreiche H0- und H0e-Anlage auf gerade einmal 2,7 Quadratmetern. „Wobei", unterbricht mich der meisterliche Erbauer, „ei-



**Fehlt eigentlich nur noch ein Geruchsbaustein: Ein Kohlenzug passiert gerade das Stumpfgleis mit der Abtrittdüngerverladeanlage.**

gentlich ein zweiter Teil dazugehört, den ich aber auf der Intermodellbau in Dortmund wegen Standplatzproblemen nicht zeigen konnte", und verweist auf den Gleisplan (siehe Seite 85).

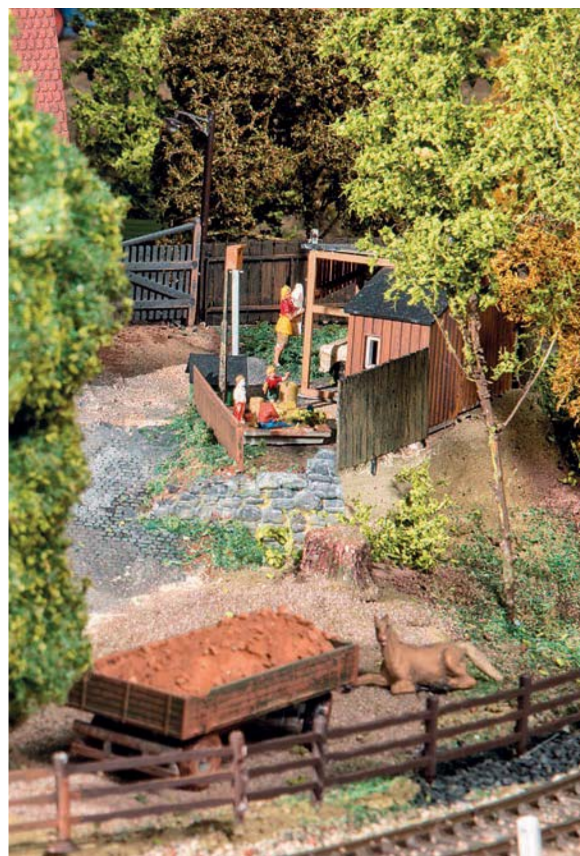
## Führerstandsmitfahrt auf Rivarossi-Mallet

Ein gutes Stichwort, finde ich und schlage eine für unsere Leserschaft informative und den Gleisplan erläuternde gedankliche Mitfahrt unsererseits und zwar auf der normalspurigen Strecke vor.

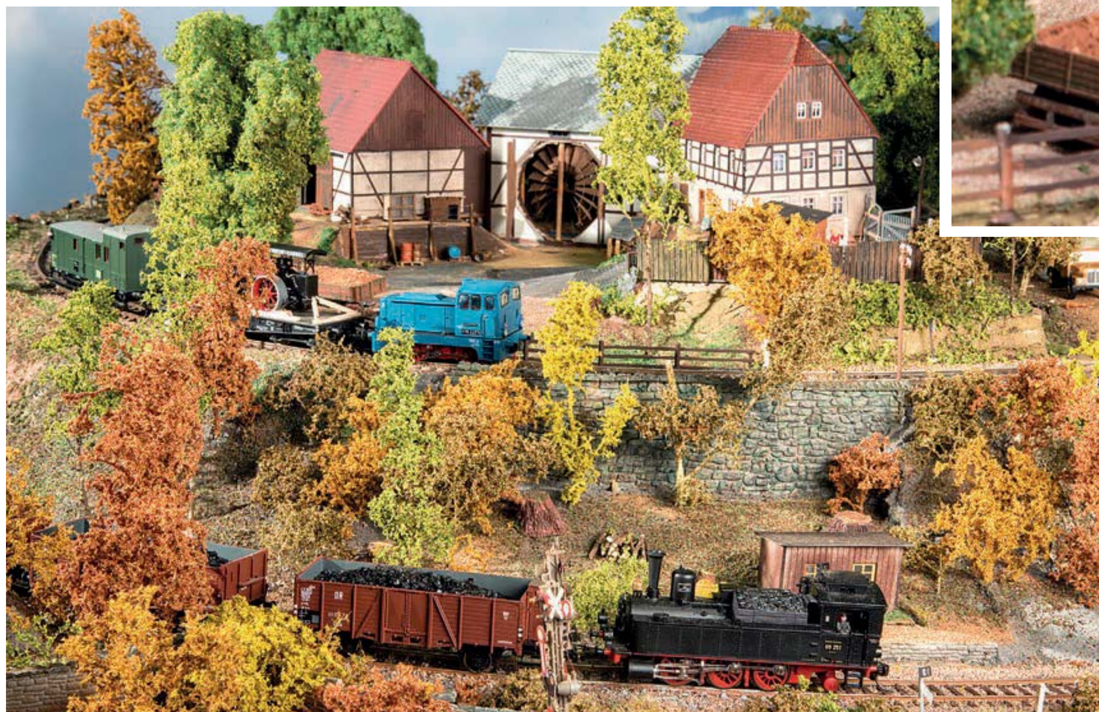
Ein bisschen Phantasie gehört natürlich dazu und so erhalten wir ohne Probleme die Erlaubnis, auf der 98 009 von Rivarossi mitzufahren. Was uns sowieso lieber ist, als auf eine der V 60 angewiesen zu sein. Die sind nämlich in dieser H0-Welt hauptsächlich für die Uranerztransporte der Wismut zuständig, die bekanntlich bis 1989 auf der Windbergbahn stattfanden.

Statt in eine strahlende Zukunft dann doch lieber ganz stilecht mit einer sächsischen I TV. Schließlich waren diese hartmannschen Mallet-Lokomotiven am Windberg heimisch.

Unsere Dampflok wartet schon auf uns in Freital-Birkigt auf dem Gleis vor dem Empfangsgebäude. „Es handelt sich um Tillig-Elite-Gleismaterial, Code 83", erklärt Hans, während wir den Führerstand erklimmen. „Nur im H0-Schattenbahnhof, der auf dem Gleisplan nicht wiedergegeben ist, liegen Roco-Line-Gleise ohne Bettung", ergänzt der Freitaler und erwähnt außerdem noch, dass er Tilligs Elite-Schie-



**Landliebe: Das Stilleben mit Pferd, Wagen und Gartenhäuschen lässt Naturfreunde frohlocken.**



**Hier geht´s rund, nicht nur auf der Regelspur, sondern auch bei der Scheunenwindmühle.**



Vielleicht werden ja demnächst einige Straßen, die es nötig hätten, asphaltiert. Jedenfalls hat die Kö, deren Lokführer gerade eine Pause macht, eine Dampfwalze zu transportieren.

Rechter Hand des Bahnhofs Obergittersee erstrecken sich die Werksanlagen der SDAG Wismut. Die Verladung des Uranerzes erfolgt hinter dem grünen Holzzaun als Sichtschutz.



nen als Flexgleis mit Holzschwellen eingebaut hat und „die Einfachweichen einen Abzweigwinkel von 15 Grad, die Innenbogenweichen einen Abzweigwinkel von 15/30 Grad aufweisen."

## Fahren im einfachen Nebenbahnbetrieb

Wo ist denn der Meister am Regler und wo sein Heizer? Ich wundere mich aber nur kurz, als unsere Fahrt unversehends beginnt, denn Hans bringt uns zumindest ein wenig in die Realität zurück: „Gefahren wird hier im einfachen Nebenbahnbetrieb und zwar analog." Er hält kurz inne, deutet meinen spähenden Blick richtig und beeilt sich, fortzufahren: „Das Signalsystem, besonders die Formsignale, auch in negativer





Für die vorbildgetreue Bekohlung sorgt der motorisierte Bausatz der Firma Leibelt aus Annaberg, jedoch auf drei Arbeitszyklen erweitert.

Bei diesem Dreiseithof ließ sich Hans-Heinrich Schubert von seinem Namensvetter aus Podemus und dessen hölzerner Windturbine inspirieren.



Gemeinsam in eine strahlende Zukunft: Die beiden Gützold-V60 sind mit noch leeren Selbstentladewaggons zur Wismut unterwegs.

Flügellackierung, sind noch in Arbeit und werden ergänzt!"

Wir nehmen auf dem zweiten Gleis von vorn (im Gleisplan unten links) Fahrt auf, rumpeln über zwei Weichen und nähern uns einem Tunnel. „Hier fädelt das von rechts kommende H0e-Gleis, das fünfte von unten auf dem Gleisplan, ein und fädelt auch gleich wieder aus, nämlich nach links", erläutert Hans, während wir in den Tunnel rollen. „Im Rechtsverkehr können hier zwischen den beiden auf dem Gleisplan mit B markierten Punkten auf den nicht dargestellten sechs Schattenbahnhofsgleisen der Ebene 0 pro Gleis drei regelspurige Kurzzüge abgestellt werden."

Wir aber fahren weiter und kommen auf der rechten Anlagenseite auf dem mittleren Gleis wieder ans Tageslicht. Wir passieren eine Weiche, die zu einem Stumpfgleis links von uns gehört. Während ich noch über Sinn und Zweck dieses einmündenden Gleises rätsele, liefert mir mein

## Begehrte Zapfstelle: Abtrittdüngeranlage

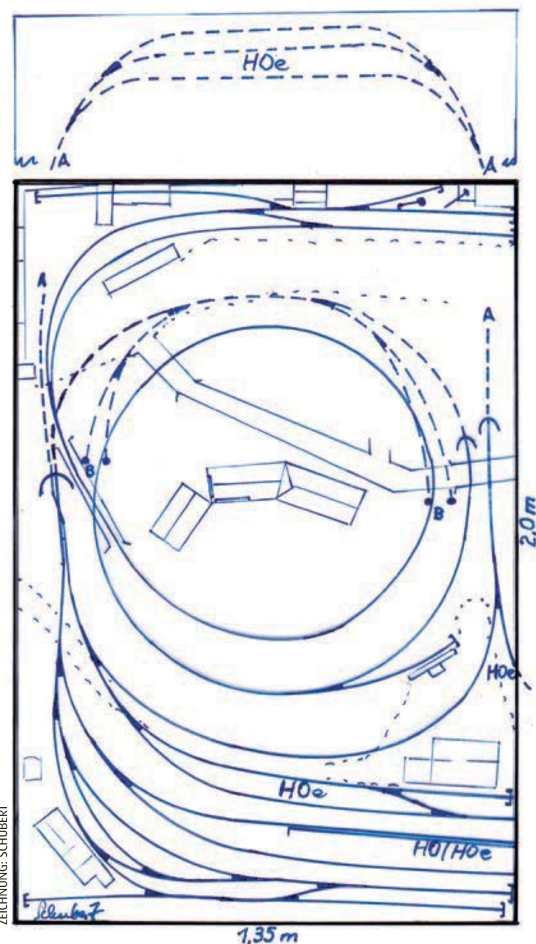
Begleiter auch schon die etwas anrüchige Auflösung: „Das ist die Abtrittdüngerverladeanlage. Hier wurde schon zu königlich-sächsischen Eisenbahnzeiten die Jauche aus den bahnamtlichen Plumpsklos per Schiene angeliefert und in einem Behälter gesammelt." Muss seinerzeit bei den Bauern sehr beliebt gewesen sein, denn, so erfahre ich weiter, konnten diese mit ihren Jauchewagen unterhalb vorfahren und den Dünger abzapfen.

Fehlt eigentlich nur noch ein Geruchsbaustein, schlage ich in Anknüpfung an die immer beliebteren Sounddecoder spontan vor. „Besser nicht", lacht Hans.

Weiter geht die Fahrt, immer noch rechtsherum und immer höher hinauf. Wir

## ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-/H0e-Anlage in offener Rahmenbauweise**
- **Maße:** 1,35 x 2 m
- **Erbauer:** Hans-Heinrich Schubert
- **Bauzeit:** 1 Jahr
- **Epoche:** Hauptsächlich III (DR)
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Analog, gefahren wird im einfachen Nebenbahnbetrieb
- **Gleislänge:** Zirka 30 m
- **Gleismaterial:** Roco, Tillig
- **Rollendes Material:** Gützold, Brawa, Rivarossi, Liliput, Bemo, Model Loco, Technomodell, DMV
- **Besonderheiten:** Voll funktionsfähiger Wasserkran mit Echtwasser; veränderte, gealterte Gebäudemodelle von Busch und Auhagen, Eigenbauten
- **Anlagenthema:** Regelspurige Nebenbahn mit Schmalspurbahnanschluss
- **Vorbild:** Windbergbahn und Schmalspurbahnanschluss Freital-Potschappel




ZEICHNUNG: SCHUBERT

Der Gleisplan auf einen Blick: Unten rechts gehen die Regel- und Schmalspurgleise auf den hier nicht dargestellten zweiten Teil der Anlage über. Vorm Tunnel links oben fädelt das Schmalspurgleis ein und wieder aus.



Blick auf die Scheune mit dem kleineren Windrad auf der Südseite: Die hölzernen Tore dienten der Regulierung der Windzufuhr.

unterqueren eine Steinbogenbrücke. Auch danach will der Bogen nicht enden, während sich allmählich ein Dreiseithof in unser Blickfeld schiebt. In der Mitte die Scheune mit, ja, mit einem Windrad?

„Eine weltweite Einmaligkeit, die historische Scheunenwindmühle von Traugott Leberecht Schubert in Podemus", verrät Hans und lacht: „Die musste ich einfach nachbauen, schon wegen des Namens des einstigen Erbauers!" Heute steht das Original übrigens in Saalow.

Und weiter geht die Rundreise. Allmählich komme ich mir vor wie ein Kurvenläufer. Wir überqueren nun die schon zuvor unterquerte Steinbogenbrücke und nehmen Kurs auf Obergittersee und die dahinter aufragenden Werksanlagen der Wismut, durch einen hohen grünen Holzzaun gegen allzu neugierige Blicke abgeschirmt. „Auch den bekrönenden Stacheldraht habe ich nicht vergessen", schmunzelt Hans.

Unsere 98 009 rollt sachte aus. Höre ich da etwa Wasserrauschen oder bin ich noch immer auf unserer Phantasiefahrt? „Mitnichten", freut sich Hans, „das ist der voll funktionsfähige Wasserkran!"

Den hat doch heute jeder, denken Sie? Schon, aber auch an der Modell-Lokbehandlung? □ *Karlheinz Haucke*

## AUF EINEN BLICK



FOTO: HAUCKE

- **Name:** Schubert
- **Vorname:** Hans-Heinrich
- **Alter:** Jahrgang 1943
- **Geburtsort:** Freital
- **Erlernter Beruf:** Maschinenschlosser, Dipl.-Ing. für Fördertechnik
- **Familienstand:** Verheiratet, 2 Kinder (Söhne)
- **Hobbys:** Modellbahn
- **Sport:** Volleyball, Badminton
- **Musikalische Vorlieben:** Klassische Musik
- **Musikinstrument:** Klavier
- **Lieblingsspeisen:** Sächsisch-fränkische Küche

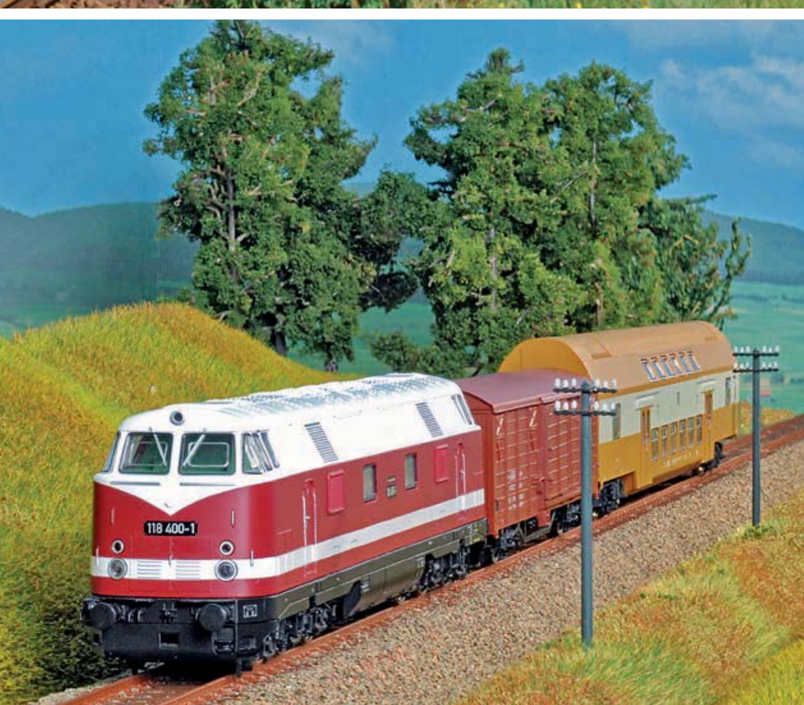


FOTOS (12): BAUER-PORTNER

Kulturlandschaft pur: Na gut, die Wiese müsste mal wieder gemäht werden, aber schade wäre es doch um die herrliche Blumenpracht.

FOTO: UDO KANDLER

# Immer schön bunt bleiben




Erst kürzlich las ich, wie Roger Willemsen im SZ-Magazin von Modellbahn-Landschaften schrieb. Die Szene oben gehört sicherlich in diese Kategorie. Der ungewöhnliche Zug sollte auch auf einer kleinen Anlage Platz finden. 118 464 zieht einen Gbqss (Gepäck-Express-Einsatz) und einen DBmu am 7. August 1991 bei Manebach zum Rennsteig hinauf. Im Maßstab 1:87 lässt sich das gut mit Fahrzeugen von Piko nachstellen.

Passend zu unserer Titelgeschichte über die DR-Doppelstock-Einzelwagen aus Görlitz stellen wir Ihnen zwei weitere interessante und bunte Züge vor und geben Hinweise, mit welchen Modellen in H0, TT und N Sie Abwechslung auf Ihre Anlage bringen.



FOTO: GÜNTER TSCHARN

**Die Strecke Ilmenau – Schleusingen über den Rennsteig bot jedoch auch längere Züge: Am 27. Juli 1991 waren 118 794 und 118 646 mit dem aus zwei Garnituren vereinigten P 19036 nach Erfurt nördlich von Schmiedefeld zu beobachten.**

Man wäre kein Modellbahner, würde man sich bei besonders interessanten Bildern zum großen Vorbild nicht fragen: „Kann ich den Zug im Modell, in meiner Baugröße, auch nachstellen?" Heutzutage ist das Angebot der Hersteller so umfassend, dass die Antwort oft positiv ausfällt. Vielleicht ist nicht jedes Fahrzeug aktuell im Sortiment, aber auf dem Gebrauchtmarkt, egal ob online oder in der Turnhalle, findet man, was man sucht. Auch in den kleineren Baugrößen haben sich viele Lücken nach DR-Vorbildern mittlerweile geschlossen und weitere Neuheiten sind zu erwarten.

Die DR-Doppelstock-Einzelwagen sind sowohl in H0 als auch in TT und N zu haben. Piko bietet das größte Sortiment. Im Maßstab 1:87 sind, in unverkürzter Ausführung, von der grünen Ursprungsfarbgebung über die rot-elfenbeinfarbene Sonderlackierung der Berliner Sputnikzüge bis zu den so genannten Senftöpfen in Rehbraun/Beige alle typischen DR-Farbgebungen auch aktuell im Sortiment. In der Produktfarbe der 90er-Jahre, Mintgrün, werden die Modelle ebenso angeboten wie in Verkehrsrot. Auch die modernisierte Kopfform des DBbuzf 778 ist zu haben. Bei manchen bunten Varianten ist allerdings Vorsicht geboten. Sowohl der Metronom als auch der Alex setzen nur Nachwende-Bauarten, erkennbar an den gewölbten Fenstern im Oberdeck, ein. Pikos Farbvarianten sind in diesen Fällen vorbildfrei.

Anders sieht es bei den Modellen nach Vorbildern der ČSD, ČD, CFR oder PKP aus. Die vielen Farbvarianten dieser Bahngesellschaften sollten alle weitgehend vorbildgerecht ausfallen. Alle Modelle erscheinen mittlerweile in der Hobby-Serie von Piko, die Detaillierung ist dennoch gelungen und sollte den Ansprüchen der meisten Modellbahner genügen.



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

**In Baugröße TT besteht der Zug aus 118 526 und einer auf zwei Wagen verkürzten Doppelstockeinheit von Tillig, zwei Einzelwagen von Kühn (gibt es auch als „Senftöpfe") und 118 522 von Piko. Macht 1,11 Meter, gar nicht so lang und digital problemlos fahrbar.**

Die TT- und die N-Bahner finden bei Kühn ihr Angebot an Doppelstock-Einzelwagen. Auch dort sind Modelle des Steuer- und Sitzwagens in DR-Grün und -Rehbraun/Beige zu haben. Auch Varianten als Sputnik-Zug sowie der ČSD, ČD und der PKP wurden aufgelegt, zumindest in TT. Die N-Bahner können immerhin auf eine zusätzliche Farbvariante nach ČD-Vorbild zurückgreifen. Nur in N gibt es die Kühn-Doppelstöcker in Mintgrün. Die Modelle sind exakt maßstäblich und detailliert, was im Vergleich zu Tilligs schon etwas älterer Doppelstockzug-Garnitur in TT im Bild oben deutlich auffällt. Die Kühn-Steuerwagen sind mit Digital-Decoder ausgestattet; auch im Analogbetrieb ist ein Rot-Weiß-Lichtwechsel schon bei niedriger Spannung gewährleistet. Weitere Varianten im Verkehrsrot der Jetzt-Zeit würden das Kühn-Programm sicherlich bereichern. □ *A. Bauer-Portner*

## Egal ob H0, TT oder N: Modelle sind zu haben



**Die größte Auswahl gibt es in H0: Piko bot und bietet die Doppelstockwagen in allen denkbaren Epochen und Farben an. Auch Wagen der ČD, der CFR oder der PKP sind dabei.**

## VORBILD

### Bis So 31.08.
- Fotoausstellung „Rolling Stock" von Gian Brüngger im Bahnmuseum Albula, Plazi 2A, CH-7482 Bergün/Bravuogn. Di - Fr 10 - 17, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0041) 814200006, www.bahnmuseum-albula.ch.

### Bis So 05.10.
- Große Sonderausstellung „Fahren, Gleiten, Rollen - Mobil sein im Wandel der Zeit" im Oberschlesischen Landesmuseum in 40883 Ratingen, Di bis So 11 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (02102) 9650, www.oslm.de.

### Bis So 02.11.
- Eisenbahnmuseum Gramzow, jeweils von Dienstag bis Sonntag von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseum-gramzow.de.

### Bis Mi 31.12.
- Brandenburgisches Eisenbahnmuseum Falkenberg (Elster) e.V. Mo - Fr 8 bis 16 Uhr geöffnet, Tel. 0173 5919216, www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de.

### Mi 11.06.
- Ringzug-Wanderung ab Haltepunkt Geislingen-Kirchen, ZV Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg, Humboldtstr. 11, 78166 Donaueschingen, Tel. (07720) 66840, www.ringzug.de.

### Sa 14.06.
- Dampfzüge Gmünd – Groß Gerungs, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Sonderfahrt nach Rügen zum Rasenden Roland zum Bahnhofsfest der Rügenschen Bäderbahn mit 01 0509-8 und 118 770-7 ab Leipzig über Berlin und Angermünde, Tel. (037343) 80800, www.pressnitztalbahn.com.
- Reblaus-Express mit Plattformwagen und hist. Diesellok fährt, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Sonderzug von Ketzin über Berlin zu den 23. Wismarer Hafentagen, Tel. 0176 72171658, www.dampflokgemeinschaft-brandenburg.de.

### Sa 14.06 und So 15.06.
- Historischer Fahrzeugeinsatz auf der Strecke Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole, Tel. (03 7343) 80800, www.pressnitztalbahn.com

### So 15.06.
- Dampfzüge Gmünd – Litschau, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Sonderzug von Ketzin über Berlin zum Landskron-Brauhausfest in Görlitz, Tel. 0176 72171658, www.dampflokgemeinschaft-brandenburg.de.
- Dampfzüge zwischen Bornum und Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.
- 3-Löwen-Clubtour: Wanderung rund um Aulendorf, Tour ab Stuttgart, Göppingen und Ulm, Tel. (0711) 23991269, www.3-loewen-takt.de.
- Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt. Tel. 0170 2425013 (17 bis 20 Uhr), www.wanderbahn.org.
- Hespertalbahn Essen-Kupferdreh – Haus Scheppen fährt, Tel. (0201) 4085619, www.hespertalbahn.de.
- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt. Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Mit dem EAB-KÄT-EXPRESS auf zur 494. Annaberger KÄT, Tel. (03774) 22540, www.aussichtsbahn.de.
- Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.

### So 22.06.
- Albbähnle Amstetten – Oppingen unter Dampf, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Mit Volldampf durch das Pielachtal und über die Voralpen ins Mariazellerland, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Dampf-Fahrtag Albtalbahn Ettlingen – Bad Herrenalb. Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.


FOTO: MARKUS HENSCHEL

**Die Hespertalbahn von Essen-Kupferdreh zum Haus Scheppen verkehrt regelmäßig mit Dampf und Diesel, Infos: www.hespertalbahn.de.**

- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Fahrten mit VT 98 Rinteln – Stadthagen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
- Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wiesentatalbahn.de.

### Sa 21.06.
- Sonderfahrt von Chemnitz nach Lužná mit 112 565-7, Tel. (037343) 80800, www.pressnitztalbahn.com.
- Dampflok-Sonderzug zur Mittsommernacht zum Findlingspark nach Nochten, Lausitzer Dampflok-Club, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

### Sa 21.06. und So 22.06.
- Dieselzugbetrieb bei der Waldeisenbahn Muskau. Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.
- Zugverkehr Nördlingen – Feuchtwangen, (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt. Tel. 0170 2425013 (17 bis 20 Uhr), www.wanderbahn.org.
- Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.
- Dampfzugfahrten auf der Wiehltalbahn, Tel.(02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
- Großes Familienfest am Bahnhof Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

### Sa 28.06.
- Schienenkreuzfahrten durchs Ruhrgebiet, Tel. (0201) 857956079, www.ruhrgebiet-stadtrundfahrten.de.
- Motorradtag beim Vulkan-Express Brohl – Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Reblaus-Express mit Plattformwagen und historischer Diesellok, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Dampfzüge Gmünd – Groß Gerungs, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Gedenkfeier der Freunde der Walhallabahn, Treffpunkt am Lokomotiv-Bockerl-Denkmal im Regensburger Stadtteil Stadtamhof, Tel. (0941) 4662066.
- Sonderzug von Leipzig nach Gotha zur Thüringer Waldbahn, Eisenbahnmuseum Leipzig, Tel. 0173 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

### Sa 28.06. und So 29.06.
- Kleinbahntage mit Personen- und Güterzügen bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., in 33334 Gütersloh, Postdamm 166, Tel. (05241) 68466, www.dampfkleinbahn.de.

### So 29.06.
- Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein mit Dampfbetrieb, Tel. (06321) 30390, www. eisenbahnmuseum-neustadt.de.
- Kohlebahn Meuselwitz fährt, Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.
- Spargelfahrten auf der Selfkantbahn, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.
- Züge zwischen Kall und Hellenthal, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Härtsfeldbahn Neresheim – Sägmühle unter Dampf, Sonderfahrtag anlässlich des Stadtfestes Neresheim, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Hespertalbahn Essen-Kupferdreh – Haus Scheppen fährt, Tel. (0201) 4085619, www.hespertalbahn.de.
- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, Tel. 0170 2425013 (17 bis 20 Uhr), www.wanderbahn.org.
- Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.

### Di 01.07. bis Mo 01.09.
- Täglich Dampfzüge auf der Museumstoomtram Hoorn – Medemblik, Hoorn ab jeweils 11 und 13.45 Uhr, Tel. (0031) 223533970, www.museumstoomtram.nl.

### Sa 05.07.
- Zu den Störtebeker-Festspielen nach Lietzow und Ralswiek, Lausitzer Dampflok-Club, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- MEB-Leserreise ab Frankfurt (Main) über Würzburg, Arnstadt ins Thüringer Eisenbahnmuseum in Weimar, Tel. (08141) 53481-245, E-Mail: fleischer@modelleisenbahner.de.
- Mansfelder Bergwerksbahn Benndorf - Hettstedt-Kupferkammerhütte in Betrieb, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

## Sa 05.07. und So 06.07.

- Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.
- Dampfbetrieb bei der Waldeisenbahn Muskau, Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.
- Fahrtag bei der Pollo-Museumsbahn, Museum in Lindenberg geöffnet, Tel. 0172 3020868, www.pollo.de.

## So 06.07.

- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Dampfzüge Gmünd – Litschau, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Härtsfeldbahn unter Dampf, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.
- Züge auf der Pfettrachtalbahn Landshut – Neuhausen, Tel. (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Dampfzüge auf der Murgtalbahn Karlsruhe – Baiersbronn, Tel. (07243) 7159686, www.uef-dampf.de.
- Teddybärtag bei den Berliner Eisenbahnfreunden, Abfahrt 10.00 Uhr und 14.00 Uhr Berlin-Wilhelmsruher Damm, Tel. 0173 2454268, www.berliner-eisenbahnfreunde.de.
- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

## Mi 09.07.

- Ringzug-Wanderung ab Bf Schwenningen, Zweckverband Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg, Humboldtstr. 11, 78166 Donaueschingen, Tel. (07720) 66840, www.ringzug.de

## Fr. 11.07.

- Brunchfahrt beim Vulkan-Express Brohl – Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.

## Sa 12.07.

- Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wiesentatalbahn.de.
- Dampfzüge Gmünd – Groß Gerungs, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.

## Sa 12.07. bis So 07.09.

- Wackelstein-Express Alt Nagelberg – Heidenreichstein verkehrt mittwochs, samstags und sonntags mit historischer Zuggarnitur, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.

## Sa 12.07. und So 13.07.

- Sommerdampf + Mondscheinfahrt bei der Museumsbahn Schönheide e.V., Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Reblaus-Express mit Plattformwagen und hist. Diesellok fährt, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.

## So 13.07.

- Dampfzüge Gmünd – Litschau, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Zugverkehr Nördlingen – Gunzenhausen, Tel. (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Dampfzugfahrten auf der Wiehltalbahn, Tel. (02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
- Kuckucksbähnel Neustadt (Weinstr.) – Elmstein unter Dampf, Tel. (06321) 30390, www.eisenbahnmuseumneustadt.de.
- Kohlebahn Meuselwitz in Betrieb, Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.
- Fahrtag beim Vulkan-Express Brohl – Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Mit Volldampf durch das Pielachtal und über die Voralpen ins Mariazellerland, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- MEB-Leserreise ab Köln über Düsseldorf und Essen zur Hespertalbahn mit Blick hinter die Kulissen, Tel. (08141) 53481-245, E-Mail: fleischer@modelleisenbahner.de.

## Sa 26.07.

- Mit Volldampf ins Ronneburger Revier mit 35 1097-1, Befahrung der Wismut-Anschlussbahn, IG Traditionslokomotive 58 3047 e.V., Tel. (03763) 7782864, www.dampflok-glauchau.de.

## TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

**Eisenbahn-Romantik im Fernsehen (Auswahl):**

| | | |
|---|---|---|
| 15.06. | NDR | 11.30 Uhr: Best of Hallig, Harz und Hoher Arber |
| 23.06. | NDR | 13.30 Uhr: Nürnberger Spielwarenmesse, Teil 1 |
| 27.06. | SWR | 14.15 Uhr: Das letzte Häusle - Vollmer schließt |
| 28.06. | SWR | 8.45 Uhr: Das letzte Häusle - Vollmer schließt |
| 30.06. | SWR | 8.40 Uhr: Das letzte Häusle - Vollmer schließt |
| 30.06. | NDR | 13.30 Uhr: Nürnberger Spielwarenmesse, Teil 2 |

Aktuelle Informationen: www.eisenbahn-romantik.de

# MODELLBAHN

## Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.45, 16.45 Uhr, Sa/So 10.45, 13.45 und 15.45 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz bis September geschlossen
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.

## Sa 14.06. und So 15.06.

- Ausstellung in 09236 Claußnitz-Markersdorf, Hauptstraße 100, Museumsdorf Markersdorf-Taura, geöffnet Sa 13 - 18 Uhr, So 10 - 18 Uhr, http://mcev.funpic.de

## So 22.06.

- Tauschbörse in 53127 Bonn-Lengsdorf, Im Mühlenbach 14-18, Modelleisenbahnclub Bonn e.V. Tel. (0228) 6204888, www.mec-bonn.de.

## Sa 28.06.

- Sommerfest im Biergarten mit Gleisanschluss in Hof, Stellwerk 8, Am Güterbahnhof 5, Tel. 0160 90212858, www.mec-hof.de.

## Sa 28.06. und So 29.06.

- 25. internationales Spur I-Trffen in 74889 Sinsheim, Auto & Technik Museum, Museumsplatz, Tel. (07261) 9299-0, www.technik-museum.de.

## Fr 18.07. bis So 20.07.

- Ausstellung in 17209 Bollewick, Dudel 1, „Die Scheune", Freitag bis Samstag 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Eisenbahnclub Neubrandenburg, Tel. (039931) 52009, www.scheune-bollewick.de

---

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26, gültig ab 01.01.2014. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

## MÄRKLIN ▶ BORSIG-EDITION NUMMER DREI

Wiederum in edler Holz-Vitrine für die Wandmontage mit einsteckbarer Glasscheibe wird das dritte Modell der Borsig-Edition von Märklin ausgeliefert. Es handelt sich um die preußische G 8.1 mit der Nummer 5241 von 1919 im Auslieferungszustand in Länderbahnfarben. Das H0-Modell ist mit mfx-Decoder und Sound ausgestattet. Das Relief des Eingangstors der Berliner Lokschmiede als Kartonmodell ist gegenüber den bisherigen beiden Auslieferungen unverändert geblieben, für die Sammler vielleicht etwas enttäuschend.




## FLEISCHMANN ▶ GETREIDEWAGEN FÜR H0



Die erste Bauart der Getreidetransportwagen bietet Fleischmann als H0-Modell an. Die 1931 konstruierten Fahrzeuge besaßen als einzige der Großraumwagen ein Bremserhaus, sie waren nicht mit Drehgestellen, sondern Lenkachsen ausgestattet. Im Modell besitzt jedoch auch die nun aufgelegte Modell-Variante mit Beschriftungen der Epoche III Drehgestelle, die hinter den starren Achslagerblenden getarnt sind. Das Modell ist sehr sauber gefertigt und mit NEM-Kurzkupplung ausgestattet.

## RAIL AD ▶ KLEBESTREIFEN-TAURUS IN H0

Der junge Modellbahn-Hersteller „RailAd" hat sich bislang auf Taurus-Lokomotiven in der Spurweite H0 spezialisiert. Jüngstes Modell ist der Scotch-Taurus der slowenischen Staatsbahn SZ (541 001-8), der mit Schottenkaro sowie den passenden Werbesprüchen „Hohe Zugkraft" und „Leicht abrollbar" für die Lok und einen Hersteller von Klebestreifen wirbt. (www.railad.at)




## L.S. MODELS ▶ SNACK-POINT FÜR H0



Im Interregio 2564 Lichtenfels – Karlsruhe war laut Herstellerangaben dieser Bpmbkz 291.8, ein Großraumwagen mit eingebautem Automaten-Kiosk und verkehrsotem Fensterband unterwegs. Minimale gastronomische Versorgung also beim Vorbild, maximale Versorgung allerdings der Wünsche der Modellbahner. Der Automat und die beiden armseligen Stehtische sind ebenso nachgebildet wie die acht innenbelüfteten Doppelscheibenbremsen in den beiden Drehgestellen.

## JÄGERNDORFER ▶ RITT MIT DEN WALKÜREN




Auch beim österreichischen Hersteller Jägerndorfer spielen Taurus-Sonderlackierungen eine große Rolle. Die ungarische Raaberbahn (GySEV) feierte den 200. Geburtstag Richard Wagners mit einem spektakulär beklebten Taurus des Typs 1116 (ES64U2). Wie das Vorbild kann die H0-Soundvariante von Jägerndorfer neben dem üblichen Lokgeräusch auch Wagners Walkürenritt beim Abfahren erklingen lassen.

## HOBBYTRAIN ▶ ROLLDACHWAGEN FÜR N

Nach den offenen Ealos-Hochbordwagen wurde nun auch deren Abwandlung als Rolldachwagen von Hobbytrain ausgeliefert. Die Modelle des Tamns 893 sind jeweils im Doppelpack für die




Endlich auch auf Vorbildgleisen unterwegs ist der Siemens-Vectron.



Neu konstruiert sind die beiden N-Rolldachwagen von Hobbytrain.

Epochen V und VI erhältlich. Das abgebildete Set 23412 enthält je einen Wagen mit klassischem und mit rot hinterlegtem DB-Logo. Alle Vorbilddetails einschließlich des Rollmechanismusses sind gut wiedergegeben. Der N-Vectron ist nun in den Farbgebungen von „boxXpress" und DB Schenker Rail Polska zu haben.

## PIKO ▶ AUSSERGEWÖHNLICHE WAGGONS




Der Ommu 39 war auch auf DR-Gleisen kein Ganzzugkandidat.

Unter den jüngsten Piko-Neuheiten findet man zwei äußerlich auffällige offene Wagen: Zum einen den Kohleselbstentladewagen Otm Mainz in der Epoche II sowie den Ommu 39 als Fahrzeug der DR in Epoche-III-Ausführung. Beide stechen aus dem gewohnten Erscheinungsbild hervor. Die beiden Modelle aus der Classic-Serie sind hoch detailliert. Im Expert-Programm erschien 230 077 in der Lackierung der RTS Rail Transport GmbH im aktuellen Epoche-VI-Zustand.




Die Gleisbaufirma Swietelsky nutzt unter anderen Ludmillas.



Der Otm Mainz besitzt ein irgendwie futuristisches Design.

## ROCO ▶ 1044.100 UND INTERCITY-146




Aus der Frühphase der Sonderbeklebungen stammt 1044.100.



Die IC-Farben der DB AG stehen der Traxx-P160AC2 einfach gut.

Im Jahr 1985 erhielt 1044.100 der ÖBB eine Speziallackierung, genauer -beklebung, die eigentlich nur für wenige Sonderfahrten vorgesehen war. Die Umgestaltung erfolgte nur mit weißen Folien, welche die Lok dennoch aus dem damaligen blutorangenen Einerlei hervorstechen ließ. An Nahverkehrslokomotiven in IC-Lackierung muss man sich erst noch gewöhnen, aber bald werden Bombardier-Traxx (BR 146.5) in Lichtgrau mit rotem Zierstreifen mitsamt ihren Doppelstockwagen den hiesigen IC-Verkehr prägen.

## BEMO ▶ NEUER ÖCHSLE-ZUG



Soeben sind bei Bemo die heute noch eingesetzten Wagen des so genannten „Öchsle“, der bekannten Museumsschmalspurbahn zwischen Ochsenhausen und Warthausen in Oberschwaben, erschienen. Die Vorbilder der Wagen sind ehemalige zweiachsige Plattformwagen der RhB, die auf 750-Millimeter-Spurweite umgespurt wurden. Bemo hat die RhB-Wagen vorbildgerecht dem Öchsle angepasst und die erforderlichen Details am Wagenboden geändert und vor allem die Einstiegsplattformen neu konstruiert.

## LILIPUT ▶ KURZKUPPLUNG FÜR H0





Auch Bachmann-Liliput bietet nun eine hauseigene Kurzkupplung für den genormten NEM-Aufnahmeschacht als Zubehör an. Die mit einem Fallbügel aus Metall ausgestattete Kunststoffkupplung ist parallel zur Gleisachse weitgehend starr und sorgt damit für eine einwandfreie Anlenkung der Kulissenführung. Der Kupplungsabstand ist eng (siehe Bild), aber nicht zu straff, so dass ein Ankuppeln auf gerader Strecke problemlos gelingt. Eine Vorentkupplung ist nicht vorgesehen.

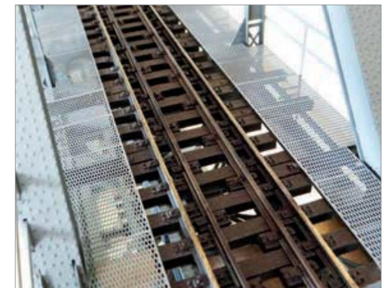
## TRIX ▶ 41 MIT WAGNERBLECHEN FÜR H0



Auf Basis der kürzlich neu konstruierten und gut gelungenen 41 liefert Märklin/Trix weitere Varianten aus. Für die Zweileiter-Gleischtromfahrer steht nun die Altbau-Variante mit Wagner-Blechen und Anschriften entsprechend der frühen Epoche III zur Verfügung. Das Modell der 41 255 des Bw Kassel wird als Analogversion ausgeliefert , ist mit 21-poliger MTC-Schnittstelle ausgestattet und für Sound- und Rauch-Nachrüstung vorbereitet.

## INARI ▶ FEINSTE METALLBRÜCKEN





Wer ein besonderes Brückenmodell sucht, wird vielleicht bei Inari fündig. Der Pole Piotr Ciechociński fertigt seine Brücken nach Originalplänen und in Ätzbauweise als Fertigmodelle. Neben der abgebildeten großen Kastenbogenbrücke für H0 sind auch modernere Typen oder die berühmte Nogat-Brücke bei Marienburg im selben Maßstab sowie in TT und N erhältlich. Der Vertrieb erfolgt auch über die junge Firma Schlesienmodelle. Info: http://inari.net.pl/index.php/de oder www.schlesienmodelle.de.

## DER SCHIENENREINIGER ▶ REINIGT SCHIENEN



... und zwar nicht nur die unseres Foto-Dammes in H0, dessen Laufflächen noch braun eingefärbt waren, sondern dank lieferbarem Zwischenstück aus Hartfilz nun auch alle Märklin-Gleise, ohne am Puko hängen zu bleiben. Info: www.schienenreiniger.de.

## US-CORNER




FOTOS: RAINER ALBRECHT

Es gibt runde Geburtstage, die muss man feiern, besonders, wenn man der größte Diesellokomotiv-Produzent der Welt ist. Der EMD-Konzern, damals noch mit Hauptsitz in La Grange vor den Toren Chicagos, feierte 1972 seinen 50. Geburtstag und blickte zurück auf eine der spannendsten Industrie-Geschichten überhaupt: Von der Garagenfirma, die 1922 mit benzingetriebenen Triebwagen begann, zu den Lokentwicklungen der späten 30er- und 40er-Jahre, die den Schienenverkehr der Vereinigten Staaten auf den Kopf stellten. Ab diesem Zeitpunkt dauerte es nur mehr gut zwei Jahrzehnte, bis die Dampflok in den USA nahezu verschwunden und EMD der wichtigste Lieferant für Diesselloks war. Auf der Strecke blieben dabei Großkonzerne wie Alco, Lima und Baldwin, die zuvor zu den 50 größten US-Unternehmen zählten. Wer auf eine derart außergewöhnliche Geschichte zurückblicken kann, feiert den goldenen Geburtstag auch mit einer goldfarbenen Lok: Bis 1984 trug die „B&O GM50", eine GP40-2 der Bahngesellschaft Chessie System, ihren auffälligen Lack und machte sie zu einer der meistfotografierten Maschinen der USA. Ein wunderschönes H0-Modell dieses rollenden Goldbarrens ist jetzt im Genesis-Sortiment bei Athearn erschienen. Die H0-GP40-2 besticht mit einer sagenhaften Detaillierung, perfekter Lackierung, prima Sound und guten Fahreigenschaften. Wer sich ein Stück Eisenbahngeschichte nach Hause holen möchte, trifft mit der GM50 die absolut richtige Wahl.






## IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

### VOR 16 JAHREN:

### Als Heizer auf der „Ballerina“ der HSB

☐ Nicht nur beim Personal und bei den Freunden der HSB ist die 99 6001 eine beliebte Lokomotive. Auch der MEB widmete sich bereits der gedrungenen und dennoch ausgewogen wirkenden kleinen Maschine. Dirk Endisch berichtete im MODELLEISENBAHNER 8/1998 ausführlich von seinem Erlebnis einer Fahrt als Heizer auf 99 6001. Die Tour ging damals durch das romantische Selketal. Gewiss nicht weniger anspruchsvoll als eine Fahrt hinauf zum Brocken ist eine von Gernrode nach Harzgerode. Schließlich befinden sich dort die steilsten Abschnitte auf dem Netz der HSB. Letztlich verlief für Heizer und Lok alles zum Besten.


Geschichte + Geschichten

Tanzstunde

Zu den Stars auf den Schmalspurbahnen im Harz gehört die 99 6001. Aber wer die „Ballerina“ einmal fahren durfte, kennt ihre kleinen Allüren.

VOM MODELL ZUM VORBILD – AUCH SO WAS GIBT ES

## Aus Rot mach Blau

☐ Bei der Modellbahn haben so genannte Aprilscherz-Loks, die eine im Original niemals existente Farbgebung tragen, schon eine gewisse Tradition. Nun hat die rührige Händlergemeinschaft „Wilde 13“, ein Zusammenschluss dreizehn bekannter Modellbahnfachgeschäfte, damit begonnen, einem solchen Modell einmal ein Vorbild zu verpassen. Ja, Sie haben richtig gelesen! Rudolf Böhlein, Inhaber des Nürnberger Ladens „Eisenbahn Dörfler“, ist es zu verdanken, dass E 03 001 ab sofort im Rheingold-Blau von 1962 erstrahlt. Auch der Schriftzug auf den Seitenwänden fehlt nicht. Die Maschine wurde am 1. April 2014 im Freigelände des DB-Museums Nürnberg in festlichem Rahmen präsentiert. Dort soll die Lok noch bis zum Herbst mit ihrer blauen Folienbeklebung zu sehen sein.

E 03 001 sieht in Blau-Beige ebenso gut aus wie in Rot-Beige.



FOTOS (2): MARTIN KNADEN

Das Händlerehepaar Kramm aus Hilden präsentiert das Vorbild, die E 03 001 von Roco.

DA KOMMT ETWAS GROSSES AUF SIE ZU …

## Wir testen einen Superlativ

☐ Der Profi wird es erkennen: Das Vorbild hat einen festen Platz in der ewigen Liste der Superlative, der ihm aller Voraussicht nach nicht mehr streitig gemacht werden wird. Auch im Modell, im Maßstab 1:87, beeindruckt die Lokomotive durch schiere Größe. Der amerikanische Hersteller MTH, in Deutschland von der Firma Busch vertreten, hat kürzlich eine Modellumsetzung des Giganten auf Schienen vorgestellt. Wir testen im nächsten MEB.


FOTO: RAINER ALBRECHT




Trotz des großen Maßstabs: Genau hinzuschauen, lohnt sich auch bei der Spur I: Viele Modelle sind Einzelanfertigungen in Handarbeit.



FOTOS (2): MESSE SINSHEIM

Zwischen der ÖBB-1089 und der 043 100 erwartet die Besucher noch viel mehr Eisenbahn.

AUTO- & TECHNIK-MUSEUM SINSHEIM

## Größtes Spur-I-Treffen Europas

□ „Bühne frei!" für die Königsklasse der Modelleisenbahnen heißt es am 28. und 29. Juni 2014 zum 25. Mal. Ständig steigende Besucherzahlen und viele aktive Teilnehmer haben das internationale Spur-I-Treffen zu einer der größten Veranstaltungen ihrer Art gemacht. Das Treffen dreht sich ausschließlich um den Maßstab 1:32. Etwas Besonderes ist die ungewöhnliche Kulisse: Die Veranstaltung findet mitten im Museum zwischen Original-Lokomotiven, klassischen Rennwagen und Flugzeugen statt. Mehr als 90 Vereine und Hersteller aus ganz Europa werden im Jubiläumsjahr im Museum Sinsheim erwartet. Sie präsentieren den Spur-I-Fans Ihre Neuheiten und Zubehörangebote: Von der imposanten Lok bis zu liebevoll gestalteten Miniaturfiguren und -gebäuden ist alles vertreten. Wieder dabei sind auch viele Clubs, die spektakuläre Spur-I-Anlagen präsentieren werden. Öffnungszeiten: Samstag von 9 – 18 Uhr und Sonntag von 9 – 16.30 Uhr. Das „Spur-I-Treffen" ist im Gesamteintrittspreis des Museums enthalten.

MEB-GEWINNSPIELE: UMBAUWAGEN UND GANZZÜGE

## Strahlende Sieger sieht man gern

□ Mitspielen lohnt sich! Es könnte jedenfalls keinen besseren Beweis geben als unsere diesmaligen Gewinner. Beim großen Preisausschreiben im Umbauwagen-Extra des MEB traf Jürgen Meyer aus Nordholz bei Cuxhaven ins Schwarze. Er lieferte die korrekte Bezeichnung des vierachsigen Umbauwagen-Einzelgängers: AB4yge 55. Nun ist der überzeugte N-Bahner um ein tolles Fleischmann-Digital-Startset mit einer P 8 und Umbau-Vierachsern im Maßstab 1:160 reicher. Auch Ronny Geppert aus Altmittweida in Sachsen hat allen Grund zur Freude. Er wusste, dass bei unserer Frage im Ganzzug-Spezial des MEB keine weibliche Figur aus der Bibel gesucht worden war, sondern die frühere Eisenbahn-Verkehrsmittel AG, welche mit EVA abgekürzt wurde. Als Hauptgewinn erhielt er ein feines H0-Ganzzugset von Brawa mit einer E 42 der DR und drei Kohlen-Selbstentladewagen. Ebenfalls siegreich beim Ganzzug-Gewinnspiel, durfte sich unser erst 15-jähriger Teilnehmer Max Berger über eine schöne 186 von Piko für H0 freuen.



Max Berger zeigt uns voller Stolz seine neue 186.



Ronny Geppert nennt nun einen Kohlenzug in H0 sein Eigen.



Jürgen Meyer freut sich über ein digitales Startset in Spur N.

FOTOS (3): PRIVAT


## Impressum

**MODELLEISENBAHNER**
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

**HERAUSGEBER**
Wolfgang Schumacher

**CHEFREDAKTEUR**
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

**CHEF VOM DIENST**
Stefan Alkofer

**REDAKTION**
Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

**ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG**
Snezana Dejanovic

**ANZEIGEN**
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Silke Ardelt, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, s.ardelt@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

**FREIE MITARBEITER**
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

**ABONNENTEN-SERVICE**
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

**EINZELHEFTBESTELLUNG**
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 63,80 €;
Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

**DRUCK**
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

**VERTRIEB**
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de





Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB
VERLAGSGRUPPE BAHN



FOTO: HANS REINECKE, SLUB/DEUTSCHE FOTOTHEK

## DO SWIDANJA ROTE ARMEE

Vor 20 Jahren verließen die letzten russischen Soldaten das Gebiet der ehemaligen DDR. Der Abtransport zwischen 1990 und 1994 erfolgte zum großen Teil auf der Schiene.




FOTO: BUDDE

## DIE V160 – EINE FÜR ALLES

Die ersten Serienloks der BR 216 rollten vor 50 Jahren aus den Werkshallen namhafter Lokschmieden. Mit ihr begann hierzulande der Siegeszug der einmotorigen Allzweck-Diesel.

Das August-Heft erscheint am **9. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

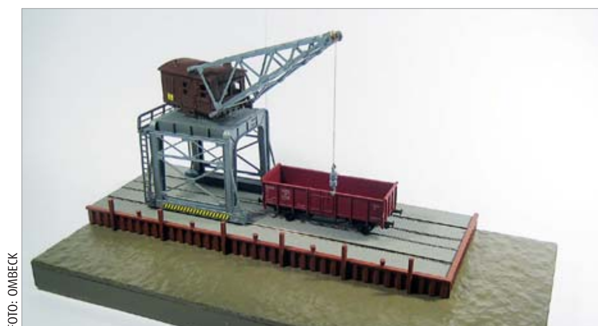


FOTO: OMBECK

## VIER ARBEITSZYKLEN

Fahren, drehen, heben, senken: Mit drei Motoren wird ein Portalkran zum voll funktionsfähigen H0-Modell.

## AUSSERDEM

### Linzer Cabrio

In der nächsten Folge des Güterwagen-ABC dreht es sich um einen der bekanntesten offenen Wagen-Typen.

### Generationswechsel

In Stuttgart und Frankfurt taucht ein neues Gesicht im Nahverkehr auf. Die Baureihe 430 beginnt, die legendären 420 zu ersetzen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: BAUER-PORTNER

## BESCHAULICHKEIT IN MOHORN

Günther Elsner vom MEC Mohorn rekonstruierte seinen Heimatbahnhof maßstäblich in 1:87.



FOTO: ALKOFER

## PERFEKTE HARMONIE

Nicht von ungefähr belegte die H0-Anlage „Wolzerdange“ den zweiten Platz bei der letzten Ontraxs-Auflage.

märklin

# Der Schienenbus als komplette Neuentwicklung.




**Jetzt neu im Fachhandel eingetroffen!**

- **Mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Spitzensignal am Motorwagen je Seite separat digital abschaltbar.**
- **Rote Schlusslichter leuchten am Beiwagen je nach Position des Motorwagens.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED).**
- **Komplette Neuentwicklung.**

| Digital Funktionen | Control Unit | Mobile Station | Mobile Station 2 | Central Station |
|---|---|---|---|---|
| Spitzensignal | x | x | x | x |
| Diesellok-Fahrgeräusch | x | x | x | x |
| Signalhorn | x | x | x | x |
| Direktsteuerung | x | x | x | x |
| Bremsenquietschen aus | | x | x | x |
| Spitzensignal Lokseite 2 | | x | x | x |
| Schaffnerpfiff | | x | x | x |
| Spitzensignal Lokseite 1 | | x | x | x |
| Türenschließen | | | x | x |



Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22995.




## 39950 Schienenbus mit Beiwagen in H0

**Vorbild:** Schienenbus Triebwagen Baureihe VT 95.9 mit Beiwagen VB 140 der Deutschen Bundesbahn (DB). Erste Bauserie, in purpurroter Ursprungsfarbgebung, mit Oberlicht-Fenster über dem Führerstand. Auslieferungs- bzw. Betriebszustand um 1952/53.

**Modell:** Mit Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Motorwagen. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung im Motorwagen und Beiwagen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter am Motorwagen konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzenlicht am Führerstand 2 und 1 des Motorwagens jeweils separat digital abschaltbar. Am Beiwagen leuchten zwei rote Schlusslichter je nach Position des Motorwagens. Spitzenlicht, Schlusslicht und Innenbeleuchtung mit wartungsfreien warmweissen und roten Leuchtdioden (LED), digital gemeinsam schaltbar. Zwischen den Fahrzeug-Einheiten stromführende Kupplungsdeichsel mit Kulissenführung. Eine zusätzliche stromlose Kuppelstange liegt für den Einsatz in einer Mehrfachtraktion bei. Bei einer maximal 4-teiligen Einheit (2 Doppel-Einheiten) kann über einen Schalter jeweils das rote Schlusslicht am Beiwagen abgeschaltet werden. Wagen-Führerstände und Inneneinrichtung im Motorwagen und Beiwagen erlauben einen freien Durchblick. Ansteckbare Bremsschläuche liegen separat bei. Länge der zweiteiligen Garnitur 28,2 cm.

**€ 379,95 ***





* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.